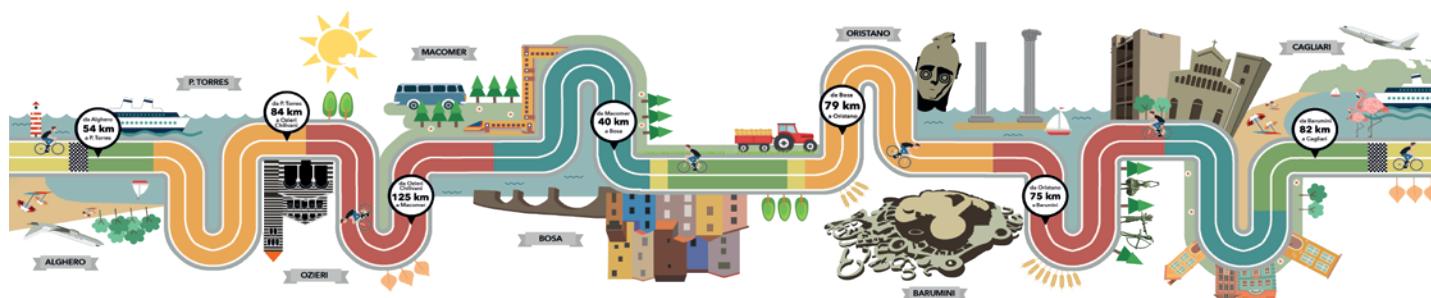


PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA



CICLOVIA DELLA SARDEGNA

SISTEMA NAZIONALE CICLOVIE TURISTICHE - MIT



IT

ELABORATI PER ITINERARIO

Scala

Formato

Relazione tecnica

/

A4

	Cartella	Progetto	Categoria	Sottocategoria	Elaborato	Progressivo	Revisione	N.	Revisione	Data
FILE	6	PFTE	IT	REL	RT	CS15	-	ELABORATO	0	EMISSIONE
										LUGLIO 2021

PROGETTAZIONE



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI
Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (STS)
Direttore del servizio: Ing. Massimiliano Ponti



ARST S.p.A. - Trasporti Regionali della Sardegna
Direttore centrale: Ing. Carlo Poledrini

Gruppo di progettazione:
Ing. Massimiliano Ponti
Ing. Edoardo Porcu
Ing. Gian Piero Cossu

Ing. Silvio Manchinu
Ing. Maria Cristina Melis

COORDINAMENTO SCIENTIFICO



CIREM
Centro Interuniversitario
Ricerche Economiche e Mobilità

Università degli Studi di Cagliari
Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità
Direttore scientifico: Prof. Ing. Italo Meloni

Gruppo di lavoro:

Prof. Ing. Italo Meloni
Arch. Beatrice Scappini
Arch. Veronica Zucca
Arch. Andrea Coluccia
Dott. Riccardo Masula
Dott. Francesco O. Perseu
Ing. Angelo Pinna

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Alessandro Boccone

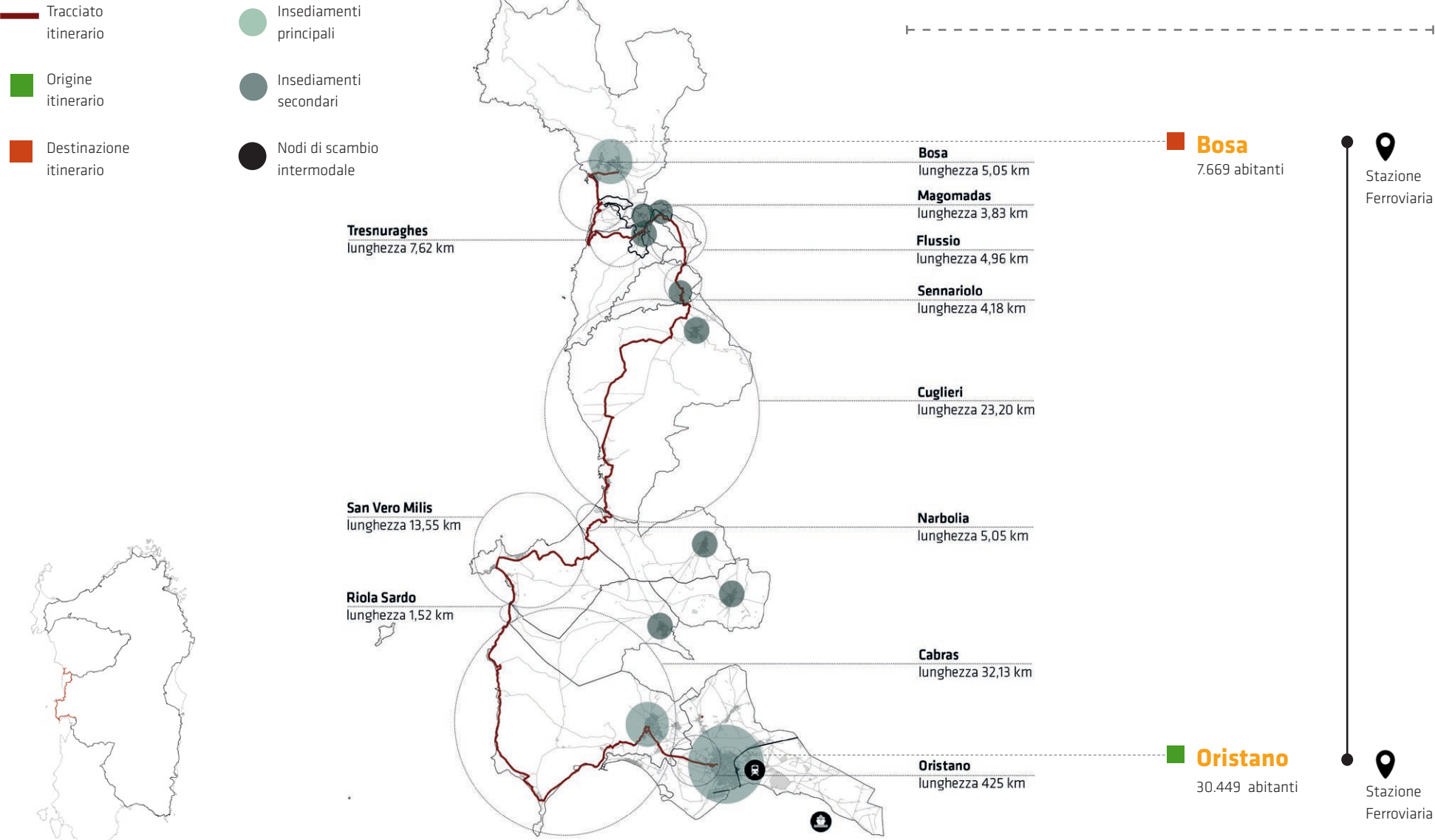
INDICE

INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE	5
INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO	7
IL TRACCIATO CICLABILE DELL’ITINERARIO CS15	8
PRIMO TRATTO ORISTANO	10
SECONDO TRATTO ORISTANO - STAGNO MISTRAS	26
SEZIONI STATO DI FATTO	40
TERZO TRATTO STAGNO MISTRAS - IS ARUTAS	42
SEZIONI STATO DI FATTO	48
QUARTO TRATTO IS ARUTAS - PINETA IS ARENAS	50
SEZIONI STATO DI FATTO	60
QUINTO TRATTO PINETA – S. CATERINA	62
SEZIONI STATO DI FATTO	74
SESTO TRATTO	76
S. CATERINA – SENNARIOLO	76
SEZIONI STATO DI FATTO	88
SETTIMO TRATTO SENNARIOLO - TRESNURAGHES	90
SEZIONI STATO DI FATTO	104
OTTAVO TRATTO TRESNURAGHES - BOSA	106
SEZIONI STATO DI FATTO	120
BOOK INTERSEZIONI	122

L’itinerario CS15 collega la città di Oristano, capoluogo della provincia omonima, con il borgo medievale di Bosa principale centro sul mare della zona storica della Planargia. L’itinerario si sviluppa lungo un percorso costiero sul versante centro occidentale della Sardegna attraversando una grande varietà di paesaggi caratteristici, le zone umide di Cabras, la penisola del Sinis, le spiagge di Is Arutas per poi risalire verso il grazioso borgo di Bosa.

Il progetto “Ciclovie della Sardegna” non intende solo incentivare la mobilità ciclistica e migliorare il tessuto dei percorsi ciclabili ma si propone di legare, tramite un unico filo conduttore, diverse zone della regione, alcune ancora poco conosciute e inesplorate, favorendo la riqualificazione dei territori e offrendo al cicloturista la scoperta di una terra antica.

Inquadramento del contesto territoriale



INQUADRAMENTO DEL CONTESTO TERRITORIALE

Dove siamo

L'itinerario ha origine nel centro urbano di Oristano e termina a Bosa, lungo un tragitto di 111,42 km, che si sviluppa lungo la costa centro-occidentale della Sardegna.

Il percorso ciclabile attraversa i seguenti territori comunali: Oristano, Cabras, Riola Sardo, San Vero Milis, Narbolia, Cuglieri, Sennariolo, Tresnuraghes, Flussio, Magomadas e Bosa, dove sono insediati un totale di 60.011 abitanti.

Attraversa un ambito costiero a forte valenza ambientale, storica ed archeologica, raggiungendo l'area archeologica di Tharros e di Mont'e Prama e l'area SIC dello Stagno di Cabras e di Is Arenas.

Lungo questo tratto di costa, l'itinerario attraversa un ambito costiero turistico e costeggia un gran numero di spiagge e località (San Giovanni di Sinis, S'Arena Scoada, Putzu Idu, Porto Mandriola, Is Arenas, S'Archittu, Santa Caterina di Pittinurri).

A Oristano, capoluogo di provincia e città più importante dell'itinerario, è presente la stazione ferroviaria, dove transita la dorsale ferroviaria RFI più importante della regione, servita dalle corse di Trenitalia da Cagliari a Sassari ed Olbia.

L'itinerario si conclude a Bosa borgo molto suggestivo, caratteristico il centro storico che dal castello Malaspina degrada sul fiume Temo, l'unico fiume navigabile della Sardegna. Lungo l'itinerario sono presenti un porto turistico a Bosa e ad Oristano, nella marina di Torregrande.



Oristano - Torre di Mariano II

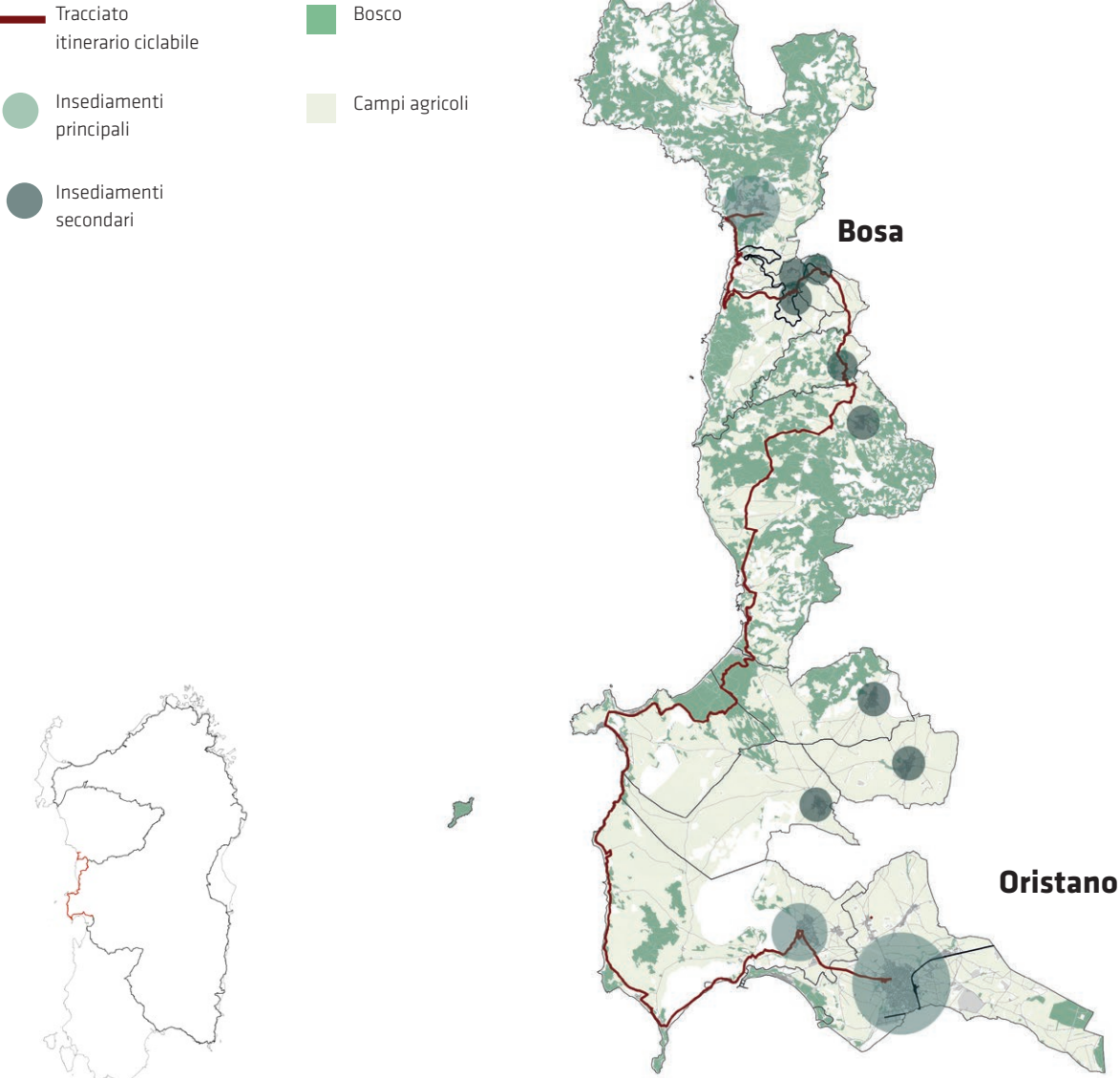


Spiaggia di is Arutas - Cabras



Bosa - Castello dei Malaspina

Inquadramento del contesto ambientale e paesaggistico

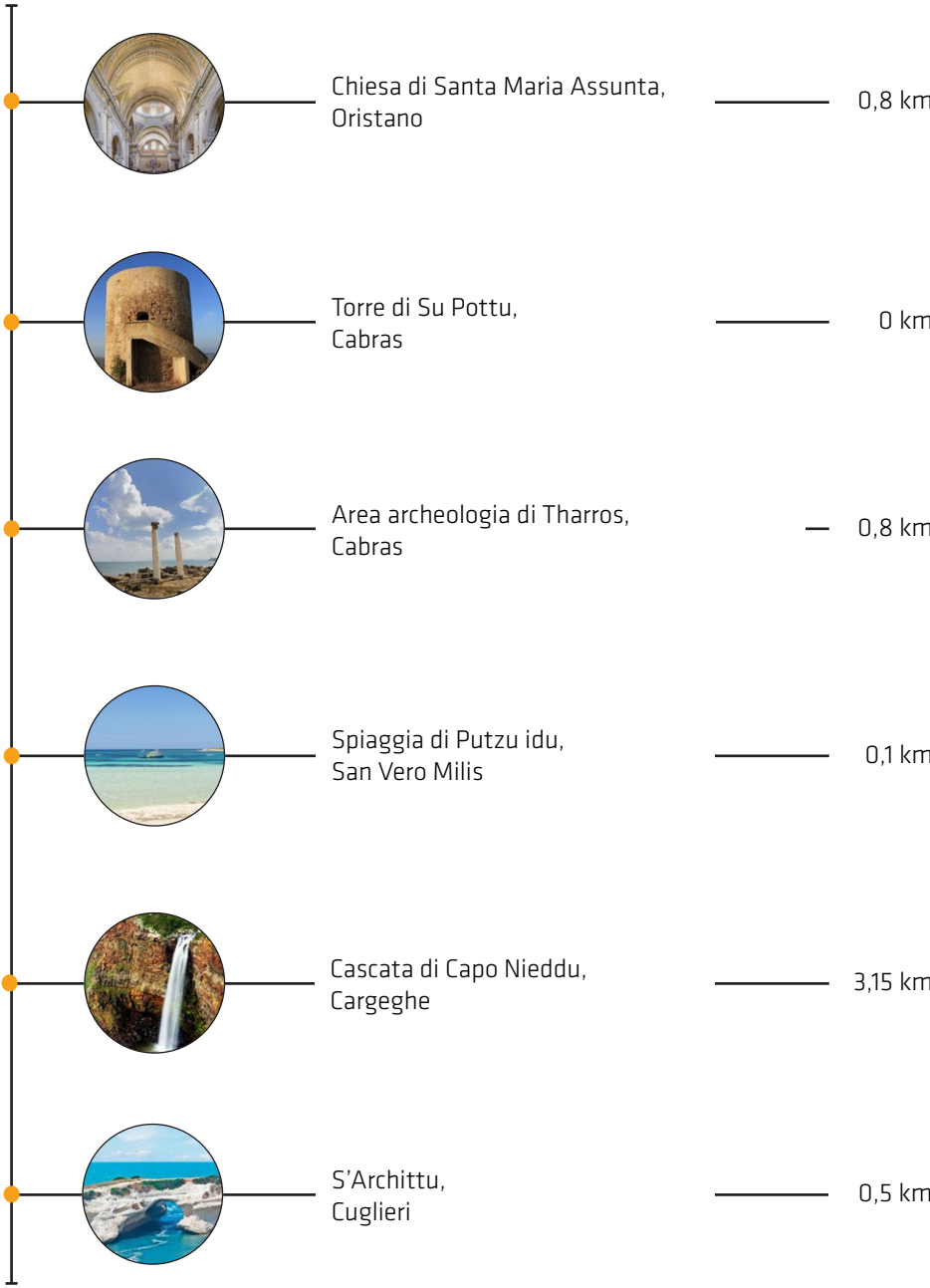


INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Il patrimonio del territorio

L'itinerario ricalca parte delle sub-regioni storiche della Planargia, del Montiferru e del Golfo di Oristano e attraversa un territorio che offre una grande varietà di paesaggi, ricco di attrattive ambientali, turistiche e storico culturali. Il percorso transita dall'articolato sistema degli stagni del Sinis, passando per i granuli di quarzo di Mari Ermi, Is Arutas e Maimoni e la sabbia fine di San Giovanni, nel territorio di Cabras, i promontori calcarei e le spiagge di San Vero Milis, da Putzu Idu a s'Arena Scoada, e più a nord, le dune di Is Arenas e il monumento ad arco naturale de s'Archittu, ad un percorso collinare e caratterizzato da scogliere di origine vulcanica. Si continua poi per il territorio di Cuglieri dove si assiste ad uno spettacolo unico nell'Isola: le acque della cascata di Cabu Nieddu (Capo Nieddu), alimentata dal corso d'acqua di rio Salighes, che precipitano direttamente nel mar di Sardegna, compiendo un salto di quaranta metri, da un vasto anfiteatro naturale scavato in un tratto di alta costa tra s'Archittu e la marina di Tresnuraghes. Infine, l'itinerario arriva al territorio di Bosa, pittoresco borgo fatto di case variopinte che si inerpicano sulle pendici del colle di Serravalle, dominato dal castello dei Malaspina, risalente al XII secolo, famoso anche per la località di Bosa Marina, una spiaggia che per le sue acque limpide e pulite riceve ogni anno le 5 vele blu di Legambiente. Non solo ricchezze naturali ma anche enologiche, difatti alcuni centri urbani attraversati dall'itinerario in oggetto sono inseriti nella Strada della Malvasia di Bosa, costituita da aziende vitivinicole, agrituristiche, da hotel, da ristoranti.

I km dei punti di interesse sono calcolati come distanza dal tracciato su strada.



IL TRACCIATO CICLABILE DELL'ITINERARIO CS15

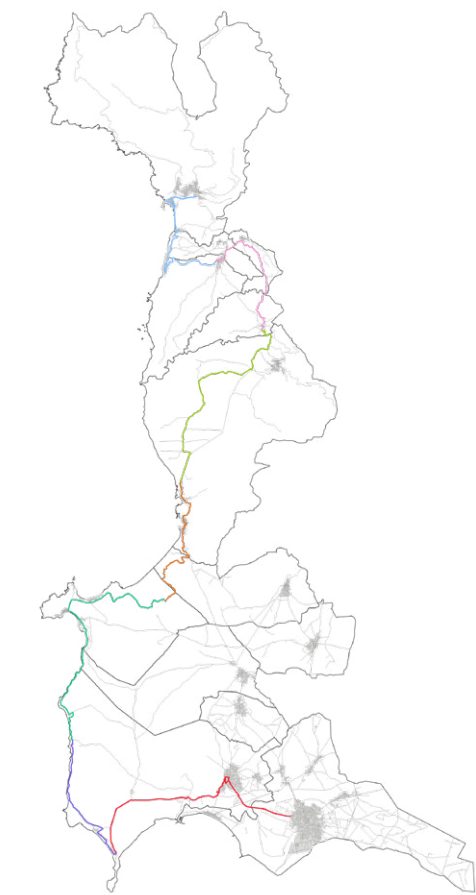
La descrizione dell'itinerario è stata articolata in 8 tratti funzionali come indicati in figura e dettagliati nella pagine seguenti.

L'itinerario ha origine nel centro abitato di Oristano e si sviluppa lungo un tratto della rete ciclabile urbana, procedendo in direzione ovest verso Cabras, lambendo Stagno di Cabras e di Mistras, per poi raggiungere il sito archeologico di Tharros. La ciclovía prosegue verso nord su un tratto litoraneo costeggiando una serie di spiagge (S'Arena Scoada e Putzu Idu), pinete (Is Arenas) sino a raggiungere l'agro di Cuglieri dopo aver attraversato Santa Caterina di Pittinurri. Da qui l'itinerario si sviluppa sul versante settentrionale del Montiferru a giungere al centro abitato di Flussio da cui prosegue sino a Bosa dove termina. L'itinerario attraversando un territorio a bassa densità abitativa con strade a basso traffico, vicinali e costiere, si sviluppa per il 41% in sede promiscua (45,57 km), per il 35% in sede promiscua su corsia valicabile dotata di linea tratteggiata corredata da pittogrammi (38 km circa). Il percorso su pista ciclabile in sede propria, localizzato in particolare a Oristano e Cabras dove il traffico è più intenso, si sviluppa per circa 26 km (23%).

La pavimentazione per circa il 58% è in asfalto, mentre lungo le strade vicinali e la costa, percorse in sede promiscua, le pavimentazioni risultano per il 40% in terra stabilizzata.

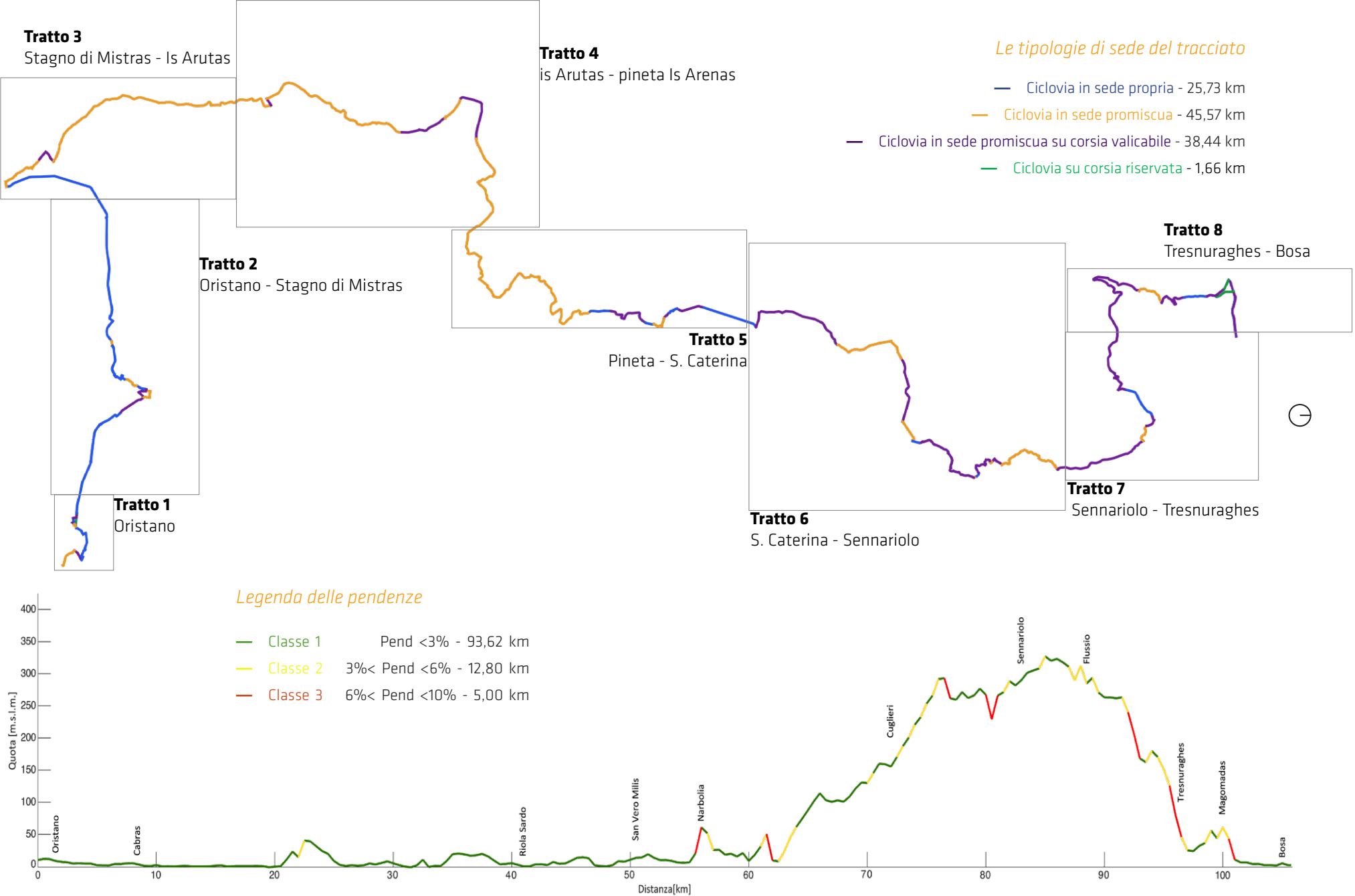
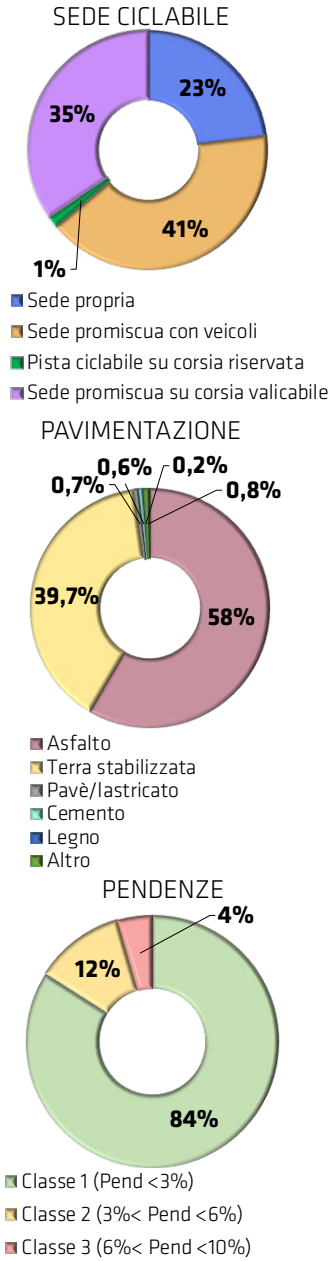
L'itinerario è caratterizzato da un andamento altimetrico che permette un buon livello di percorribilità sviluppandosi per buona parte su livellette al di sotto del 3% di pendenza per una lunghezza totale di 93,62 km (84% del percorso), soprattutto nel tratto Oristanese e costiero. I tratti con pendenze più accentuate sono presenti in prossimità del Montiferru (Cuglieri e Flussio) per superare i rilievi prima di raggiungere Bosa.

Il tracciato CS15 e il dettaglio dei singoli tratti



Legenda colori tratti

- Tratto 1: Oristano
- Tratto 2: Oristano - Stagno di Mistras
- Tratto 3: Stagno di Mistras - Is Arutas
- Tratto 4: Is Arutas - pineta is Arenas
- Tratto 5: Pineta - S. Caterina
- Tratto 6: S. Caterina - Sennariolo
- Tratto 7: Sennariolo - Tresnuraghes
- Tratto 8: Tresnuraghes - Bosa



PRIMO TRATTO

ORISTANO

Lunghezza: 4,2 km
Origine: stazione ferroviaria, Oristano
Fine: viale Repubblica, margine ovest di Oristano
Aree di cicloservizi presenti:
stazione ferroviaria Oristano: area di sosta complessa urbana

- Legenda colori mappa*
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
 - Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
 - Percorso blu - ciclovia in sede propria
 - Percorso verde - ciclovia su corsia riservata
 - Percorso nero - ciclovia su altri tratti
 - Intersezioni
 - Cicloservizi

Punti di interesse



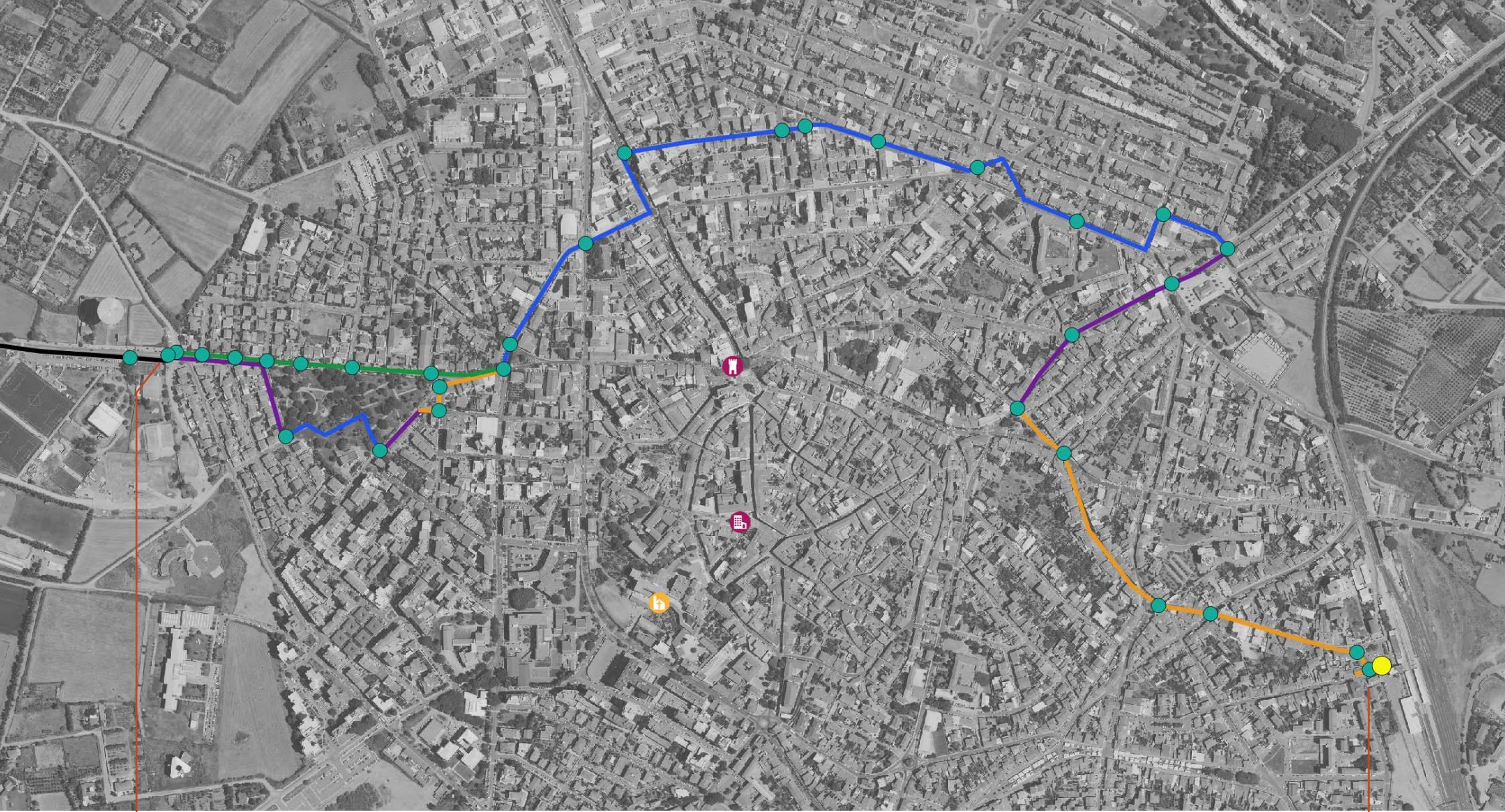
Torre di Mariano II,
Oristano



Chiesa di Santa Maria Assunta,
Oristano



Palazzo Corrias - Carta,
Oristano



FINE
Margine occidentale
Oristano



INIZIO
Stazione ferroviaria
Oristano

La Città di Oristano è individuata come uno dei nodi principali della rete della Ciclovia della Sardegna, in quanto capoluogo di provincia, i cui rami si dipartono a nord verso Bosa, passando per la costa del Sinis, e a sud verso Terralba.

Il tracciato ha origine nel settore est della città di Oristano, in prossimità della stazione ferroviaria RFI, in particolare all'intersezione tra la Via Nuoro e la Via Torbeno Falliti (foto 1), in continuità con l'itinerario CS14 Barumini – Oristano. **Il progetto prevede** l'inserimento di un'area attrezzata per la sosta dei cicloturisti (fig.1).

Dal punto di origine, la ciclovia si sviluppa in direzione nord ovest lungo, rispettivamente, la Via Vittorio Veneto, la Piazza Mariano e la Via Ricovero per un totale di 1,2 km sino all'intersezione con la Via Umbria (posta in sinistra). In dettaglio:

- il tratto lungo la Via Vittorio Veneto si estende per 690 m, presenta una sezione di larghezza pari a circa 6,00 m e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1,00 e 1,50 m, unico senso di marcia (opposto rispetto al senso di descrizione) e fondo in asfalto in buone condizioni. In un primo tratto di circa 190 m, sono presenti dei parcheggi in linea sul lato destro di larghezza pari a 2,00 m (foto 2);

- la Piazza Mariano (foto 3) presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1,00 e 1,50 m, unico senso di marcia (concorde al senso di descrizione) e fondo in asfalto in buone condizioni. In un primo tratto di circa 30 m, sono presenti dei parcheggi a spina di pesce, sul lato destro, di larghezza pari a 4,00 m. In questo caso occorrerà ridimensionare gli attuali parcheggi;



- la Via Ricovero presenta una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1,00 e 1,50 m, doppio senso di marcia e fondo in asfalto in buone condizioni (foto 4).

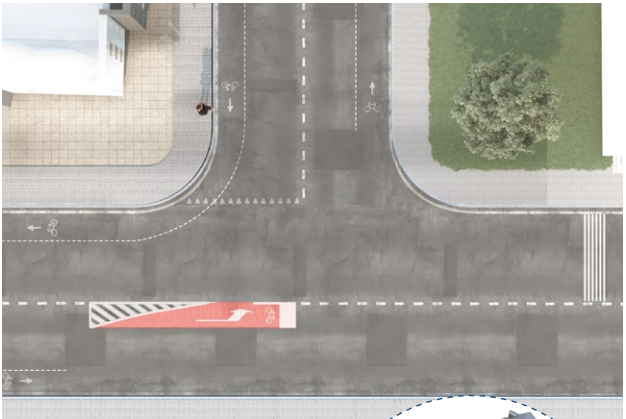
Per l'intera estensione sopra descritta, **il progetto prevede**, di concerto con l'Amministrazione Comunale, il transito in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'organizzazione di una Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale. In dettaglio, lungo la Via Vittorio Veneto e la Piazza Mariano **si prevede** l'istituzione di un senso unico eccetto bici, in considerazione della larghezza della carreggiata che risulta sufficiente all'inserimento dell'intervento (DBCS.S4), mentre per il tratto lungo la Via Ricovero **si prevede** un transito in sede promiscua e l'intervento di tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra della corsia veicolare, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.). (DBC.S4). Lungo questo tratto, l'itinerario supera una serie di intersezioni con le strade urbane che si immettono sulla viabilità interessata dal percorso ciclabile, per le quali è prevista una opportuna segnalazione orizzontale (I2PUB.01).



DBCS.S4



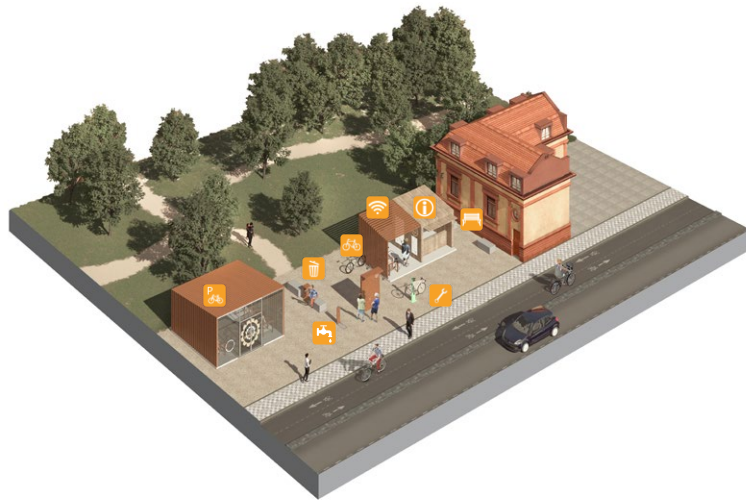
DBC.S4



I2PUB.01



Fig. 1 - Area di sosta complessa urbana



- | | |
|--|---|
|  Portabiciclette |  Deposito Biciclette |
|  Fontana |  Sedute |
|  Cestino rifiuti |  Servizio wifi |
|  Colonnina riparazione biciclette |  Punto informativo e noleggio biciclette |

Superata l'intersezione con la Via Umbria, la ciclovia si sviluppa lungo un tratto in progettazione da parte dell'Amministrazione Comunale denominato "Realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della rete delle ciclovie della Sardegna" (Finanziamento di RAS - Art. 7 DM 468 del 27/12/2017) che si estende per un totale di 1,5 km. La soluzione progettuale individuata ha l'obiettivo di realizzare la connessione est/ovest all'interno dell'ambito urbano di Oristano, con partenza dal Foro Boario (intersezione tra Via Ricovero, Via Umbria e Via Vandalino Casu), e arrivo lungo Viale Repubblica, nodo dal quale si sviluppa il percorso che consente il collegamento con Oristano Nord, Torregrande, Cabras e, attraverso il percorso del progetto Phoinix, fino a Tharros/San Giovanni di Sinis. Il progetto si propone di migliorare la circolazione e la sicurezza in ambito urbano contestualmente al miglioramento dell'appetibilità della mobilità ciclistica nelle strade nelle quali attualmente la circolazione è riservata alle auto. La scelta del tracciato e della tipologia di sede ciclabile è stata delineata dalla necessità di realizzare percorsi che siano potenzialmente utilizzabili e appetibili dal più alto numero e dalla tipologia più diversificata di utenti, compresi soprattutto quelli che ad oggi non utilizzano ancora la bicicletta.

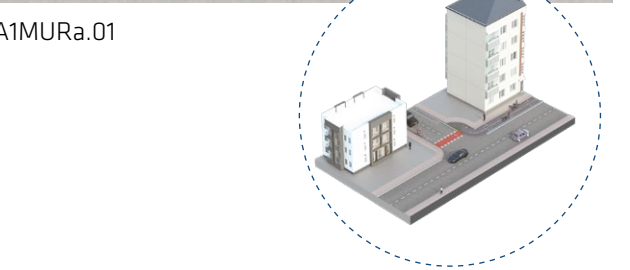
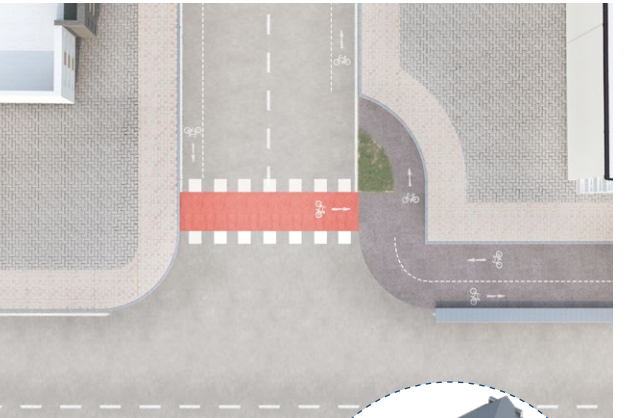
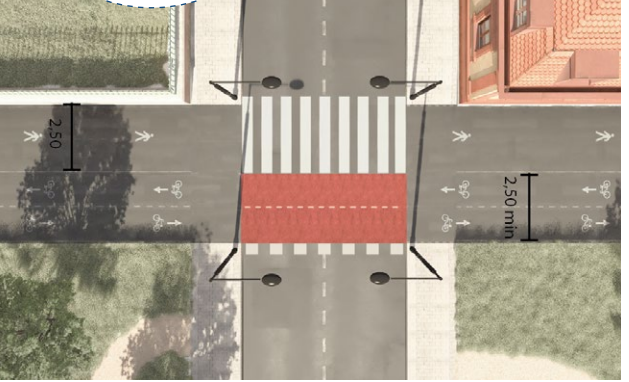
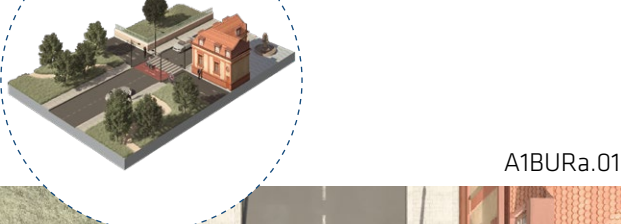
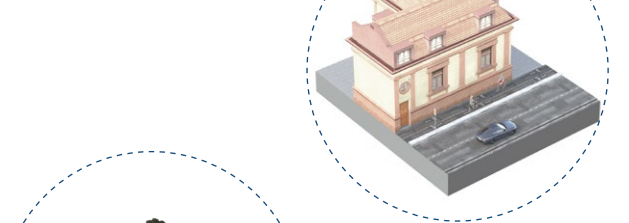
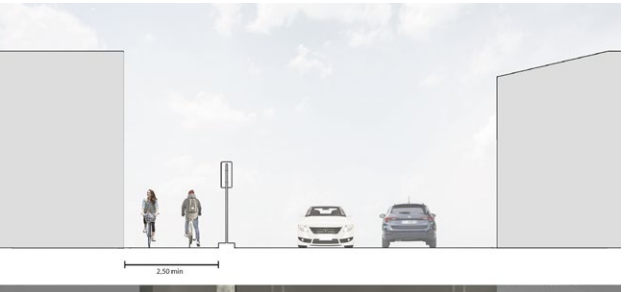
Il percorso si compone dei seguenti tratti:

- il primo tratto si sviluppa lungo la Via Umbria, strada a doppio senso di marcia, sezione di larghezza pari a circa 8,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 2,00 m (foto 5). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, posizionata sul lato sinistro della carreggiata stradale (**A1BU.CS1**). Si precisa che risulta necessaria l'eliminazione degli stalli adibiti a parcheggi per ricavare lo spazio necessario all'inserimento dell'infrastruttura ciclabile. In corrispondenza dell'intersezione con la Via Umbria **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica orizzontale che consente il passaggio dalla sede promiscua del tratto precedente alla sede propria nel

tratto in oggetto (**A1MURa.01**);

- il secondo tratto si sviluppa per circa 65 m sulla Via Cilento a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 9,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 2,00 m (foto 6). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, posta sul lato destro della carreggiata (**A1BU.CS1**). L'intervento impone inoltre l'eliminazione degli stalli adibiti a parcheggi presenti sul lato destro per ricavare lo spazio necessario all'infrastruttura ciclabile. In corrispondenza dell'intersezione tra la Via Umbria e la Via Cilento **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica orizzontale (**A1BURa.01**). Il percorso prosegue successivamente sulla destra, senza effettuare alcun attraversamento;

-il terzo tratto si sviluppa per circa 210 m sulla Via Sardegna a doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 13,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 2,50 m (foto 7). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato destro della carreggiata occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (**A1BU.CS1**). In corrispondenza dell'intersezione con la Via la Sila **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica orizzontale (**A1BURa.01**). Il percorso prosegue successivamente sulla destra;



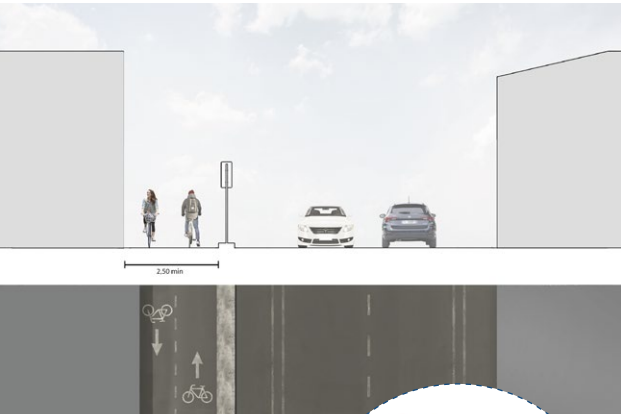
- il quarto tratto si sviluppa attraverso rispettivamente la Via Sabina e la Via Friuli, a cui si accede attraverso un'area pedonale interdetta al traffico veicolare, che collega la Via Sardegna con la Via Carnia costeggiando la Piazza 11 Settembre 2011. Lo stesso presenta pavimentazione in pavé e una larghezza pari a circa 5,50 m. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale posizionata al centro della Via Sabina in modo da preservare su ambo i lati il passaggio pedonale, proseguendo con la stessa conformazione lungo la Via Friuli (A1BU.S1). Il passaggio dalla Via Friuli alla Via Lazio impone l'attraversamento della Via Carnia dove attualmente è presente un attraversamento pedonale ben segnalato (foto 8). In corrispondenza di quest'ultimo, in affiancamento, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica verticale (A1BURa.01);

- il quinto tratto si sviluppa per circa 240 m sulla Via Lazio che presenta doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 2,50 m (foto 9). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato destro della carreggiata occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (A1BU.CS1). In corrispondenza dell'intersezione con la Via Toscana **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica orizzontale (A1BURa.01). Il percorso prosegue successivamente in sinistra attraverso la Piazza Italia;

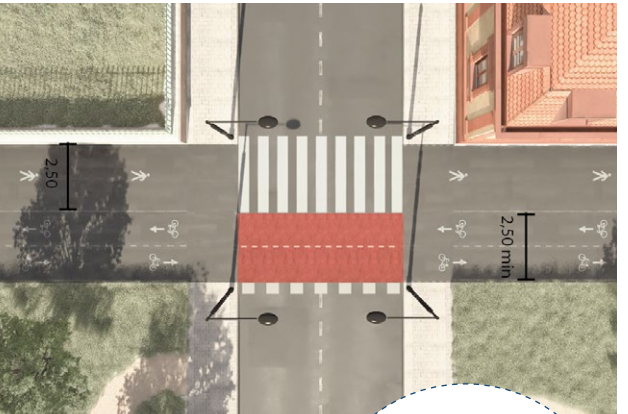
- il sesto tratto si sviluppa su Piazza Italia per circa 80 m, che presenta un allargamento della carreggiata rispetto alla Via Lazio e parcheggi perpendicolari su ambo i lati (foto 10). Nel tratto iniziale **si prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato destro della carreggiata occupando la porzione attualmente occupata dagli

stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (A1BU.CS1). Successivamente, nel tratto finale, ovvero in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente, **il progetto prevede** l'attraversamento della carreggiata per consentire il passaggio della ciclovía dal lato destro a quello sinistro della strada e un conseguente ridimensionamento della carreggiata, che diverrà ad unico senso di circolazione nella direzione Est – Ovest. La sede propria bidirezionale avrà le stesse caratteristiche dimensionali del tratto precedente (A1BU.CS1). In corrispondenza dell'attraversamento pedonale **si prevede** l'adeguamento alla ciclabilità attraverso la posa in opera di segnaletica verticale e orizzontale integrativa (A1BURa.01);

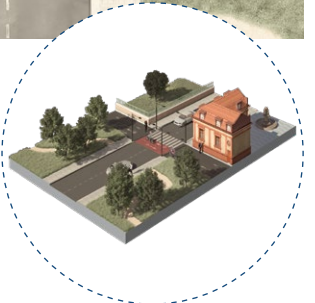
- il settimo tratto si sviluppa per circa 260 m sulla Via Lombardia che presenta doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 2,50 m (foto 11). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato sinistro della carreggiata occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (A1BU.CS1). In corrispondenza dell'intersezione tra la Via Piemonte e Piazza Italia **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica verticale (A1BURa.01). Il percorso prosegue successivamente sulla sinistra;



A1BU.CS1



A1BURa.01



- l'ottavo tratto si sviluppa per circa 110 m sulla Via Tirso che presenta doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi a spina di pesce lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 5,00 m (foto 12). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato destro della carreggiata occupando la porzione attualmente occupata dagli stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (A1BU.CS1). La transizione tra la Via Lombardia e la Via Tirso avverrà in corrispondenza dell'intersezione attraverso la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica verticale (A1BURa.01). Il percorso prosegue successivamente a destra;

- il nono tratto si sviluppa per circa 115 m sulla Via Satta, che presenta doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 6,00 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo ambo il lato destro di larghezza pari a 2,00 m (foto 13). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclopeditonale che, attraverso un ridimensionamento della carreggiata, andrà a collocarsi sul lato destro occupando la porzione di sede stradale attualmente occupata in parte dal marciapiede e in parte dagli stalli di sosta che, pertanto, saranno soppressi (A2B.04M). In corrispondenza dell'intersezione con la Via Cagliari, che risulta semaforizzata, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da opportuna segnaletica verticale (A1BURa.01);

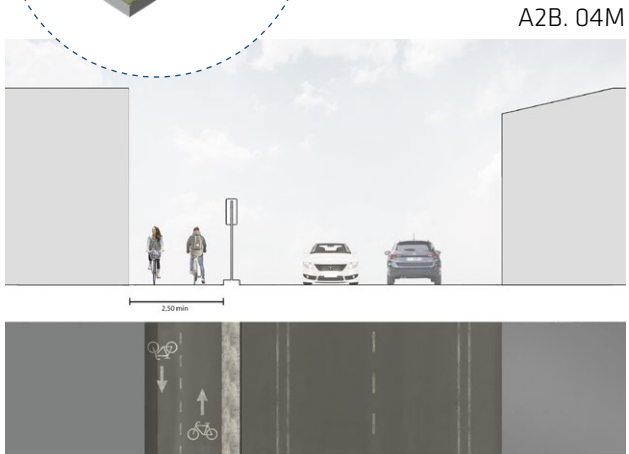
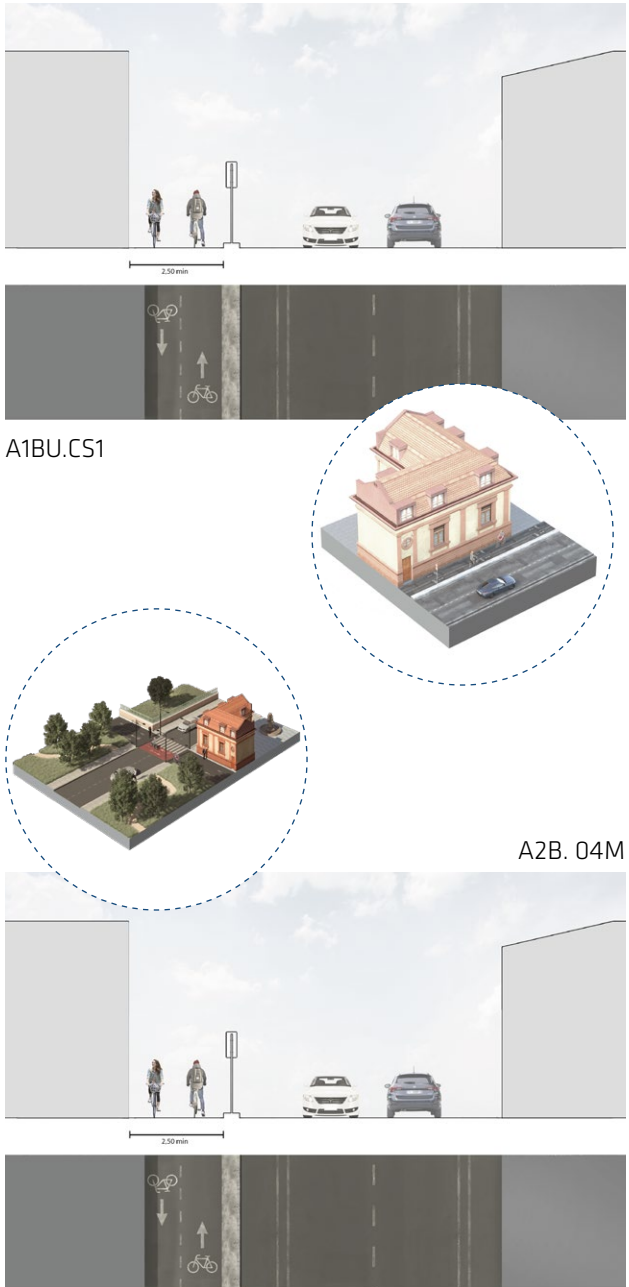
- il decimo tratto si sviluppa per circa 250 m su Viale Armando Diaz sino a raggiungere la Via Tharros, in cui trova conclusione l'area di intervento progettuale. Il Viale Diaz presenta doppio senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 6,50 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,50 m e parcheggi in linea lungo il lato sinistro di larghezza pari a circa 2,00 m (foto 14). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale di larghezza pari a 2,50 m, delimitata dalle corsie veicolari

attraverso un cordolo in c.a. di larghezza pari a 0,50 m, che andrà a collocarsi sul lato destro della carreggiata (A1BU.CS1). In corrispondenza dell'intersezione con le Vie Martiri di Belfiore e Fratelli Cairoli **si prevede** la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati, delimitati da due strisce bianche discontinue e corredati da opportuna segnaletica verticale (A1BURa.01)

Concluso il tratto oggetto di progettazione da parte dell'Amministrazione Comunale, la ciclovía prosegue in direzione ovest lungo il Viale Repubblica, diramandosi in due tratti che si ricongiungono in corrispondenza dell'intersezione tra il Viale Repubblica e la Via Fosse Ardeatine, come segue:

- il "tratto nord" che passa per il Viale Repubblica;
- il "tratto sud" che passa per il Viale Repubblica, la Via Vittore Carpaccio, la Via Cavour, il Parco della Resistenza, la Via Fosse Ardeatine per concludersi nuovamente all'intersezione con il Viale Repubblica.

La scelta di suddividere l'itinerario in due tratti monodirezionali con verso concorde a quello veicolare, è dettata dal fatto che quasi tutte le strade in questione presentano un senso unico di marcia e, nella maggior parte dei casi, parcheggi lungo ambo i lati. Pertanto, risultando difficile l'eliminazione di parcheggi anche lungo questa strada, non risulta plausibile l'istituzione del cosiddetto senso unico eccetto bici, per il quale la normativa impone delle larghezze minime non sempre soddisfatte dalle strade oggetto di intervento.



Descrizione del “tratto nord”: L'itinerario si sviluppa in direzione ovest attraverso il Viale Repubblica (**foto 15**), tratto di penetrazione urbana della SP81, per un tratto complessivo di 550 m che si conclude in corrispondenza dell'intersezione con una strada vicinale posta in destra (all'uscita del centro urbano). Il Viale Repubblica, presenta sul lato destro una corsia ciclabile riservata, monodirezionale, di larghezza pari a 1,50 m e separata dal flusso veicolare attraverso una striscia gialla orizzontale continua. La corsia ciclabile presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione e adeguata segnaletica orizzontale e verticale (quest'ultima da integrare) (**CMU.S1**). Lungo ambo i lati della strada sono inoltre presenti marciapiedi di larghezza pari a circa 1,50 m ciascuno, mentre sul lato sinistro parcheggi in linea di larghezza pari a circa 2,00 m e sul lato destro, ad una distanza di circa 230 m dall'inizio del tratto, è presente una fermata di trasporto pubblico urbano, sprovvista di segnaletica orizzontale adeguata per l'integrazione col flusso ciclabile. In questo caso, non avendo spazio a disposizione per realizzare un bypass della per la fermata, si può attuare una delle seguenti soluzioni (zoom da approfondire):

- la corsia ciclabile si sviluppa in continuità anche nell'area di stazionamento dei bus e **si prevede** la predisposizione di un attraversamento pedonale zebra, di larghezza ridotta, in corrispondenza delle porte di salita/discesa del bus, per evidenziare la precedenza dei pedoni;
- la corsia ciclabile si interrompe nelle immediate vicinanze dell'area di sosta dei bus e **si prevede** la predisposizione di un segnale di stop sulla corsia ciclabile per imporre al ciclista di fermarsi quando è presente il mezzo del trasporto pubblico.

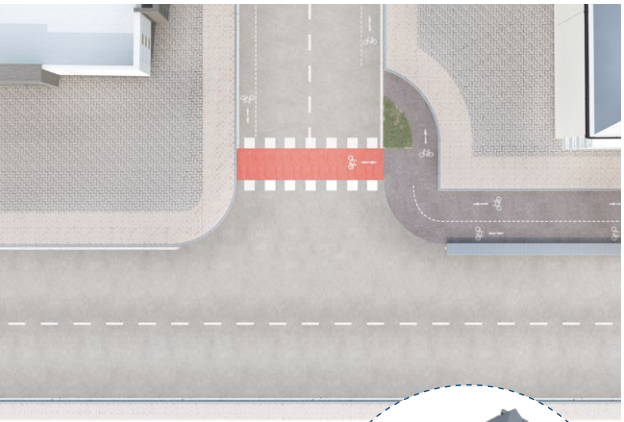
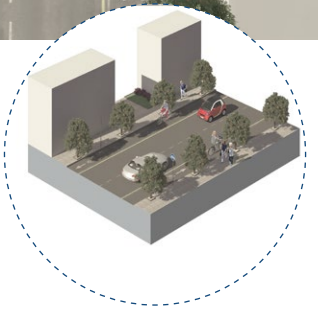
Occorrerà inoltre apporre sulla pista ciclabile un'apposita segnaletica per rendere visibile l'area di potenziale conflitto e regolare i comportamenti degli utenti. Le intersezioni presenti risultano opportunamente segnalate attraverso segnaletica orizzontale e verticale (**A1MURa.01**). Dopo circa 380 m dall'origine del tratto, in corrispondenza dell'intersezione con la Via Fosse Ardeatine, il Viale Repubblica passa da senso unico a doppio senso di marcia con un conseguente incremento della sezione stradale; presenta inoltre

un'isola spartitraffico al centro della carreggiata.

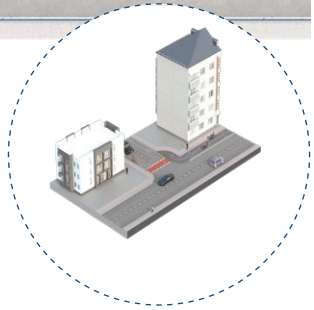
Descrizione del “tratto sud” (senso inverso rispetto alla descrizione): L'itinerario si sviluppa lungo il Viale Repubblica per un tratto di 110 m, sino all'intersezione con la Via Vittore Carpaccio. Il Viale Repubblica, per i primi 60 m, risulta in comune con il “tratto nord” e si presenta quindi con le caratteristiche geometriche sopra descritte (larghezza carreggiata stradale 5,50 m con parcheggi). Trattandosi di una strada a senso unico di marcia, risulta necessaria l'istituzione di un senso unico eccetto bici per il flusso di ritorno. Per questo motivo, **il progetto prevede** l'eliminazione dei parcheggi in linea posti sul lato sinistro della carreggiata stradale, per riservare lo spazio necessario alla realizzazione di un senso unico eccetto bici (**DBCS.S4**), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo. Nell'ultimo tratto del Viale Repubblica, successivo alla diramazione della strada, **il progetto prevede** ancora la realizzazione di un senso unico eccetto bici (**DBCS.S4**), ricavando lo spazio necessario attraverso il risezionamento della carreggiata stradale, eliminando la corsia di sinistra di incanalamento, in quanto non risulta possibile eliminare i parcheggi riservati (disabili) posti sul lato sinistro.



CMU.S1



A1MURa.01



DBCS.S4



Raggiunta l'intersezione, la ciclovia svolta a sinistra e prosegue attraverso la Via Vittore Carpaccio per un tratto di 35 m, sino all'intersezione con la Via Cavour. La strada si presenta a senso unico di marcia (opposto rispetto alla ciclovia) con una carreggiata stradale di 6,50 m di larghezza e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. Su entrambi i lati sono presenti parcheggi di larghezza pari a circa 2,50 m ciascuno (foto 16). **Il progetto prevede** l'eliminazione dei parcheggi in linea posti sul lato sinistro della carreggiata stradale, per riservare lo spazio necessario alla realizzazione di un senso unico eccetto bici (DBCS.S4), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo. Giunto all'intersezione con la Via Cavour, l'itinerario svolta a destra e prosegue per circa 30 m sino a ricongiungersi con la Via Vittore Carpaccio. La Via Cavour si presenta a senso unico di marcia (opposto rispetto alla ciclovia) con una carreggiata stradale di 3,00 m di larghezza e una corsia riservata al transito di BUS e TAXI posizionata sul lato sinistro della carreggiata, di larghezza pari a 3,50 m, che corre nel verso opposto e un marciapiede largo circa 1,50 m.

Il progetto prevede il cambio delle regole d'uso della corsia riservata, ampliando il transito anche alle biciclette (INSERIRE NUOVO CODICE?).

All'intersezione con la Via Vittore Carpaccio, l'itinerario prosegue in sinistra lungo la Via Vittore Carpaccio per un tratto di 100 m e termina in corrispondenza



Foto 16



Foto 17

dell'ingresso al Parco della Resistenza. La strada si presenta a senso unico di marcia (concorde con quello della ciclovia), con una carreggiata stradale di larghezza pari a 3,50 m, parcheggi in linea e marciapiedi su entrambi i lati (foto 17). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli (DBC.S4) ed un conseguente intervento sulle regole d'uso mediante l'istituzione di una Zona 30: saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, per favorire la moderazione della velocità.

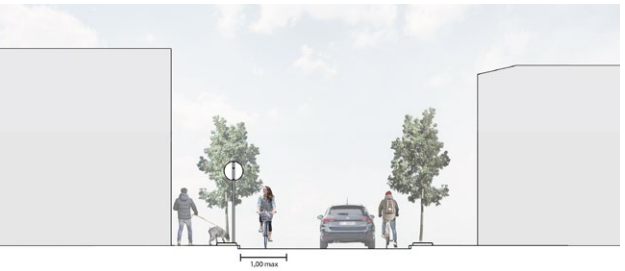
Si prevede inoltre il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra della corsia veicolare, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.).

All'altezza dell'ingresso al Parco, la ciclovia effettua un attraversamento a raso utilizzando l'attuale attraversamento pedonale, che sarà adeguatamente integrato col passaggio riservato alla ciclabile (A1MURa.01).

All'interno del Parco della Resistenza, l'itinerario si sviluppa per un tratto di circa 200 m, sino all'uscita sulla Via Fosse Ardeatine, posizionandosi parallelamente ai percorsi pedonali esistenti, che si presentano con una larghezza di 3,40 m e fondo in mattonelle autobloccanti. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile monodirezionale, in affiancamento al percorso pedonale esistente, larga 1,50 m e con fondo in asfalto (BM.01M).



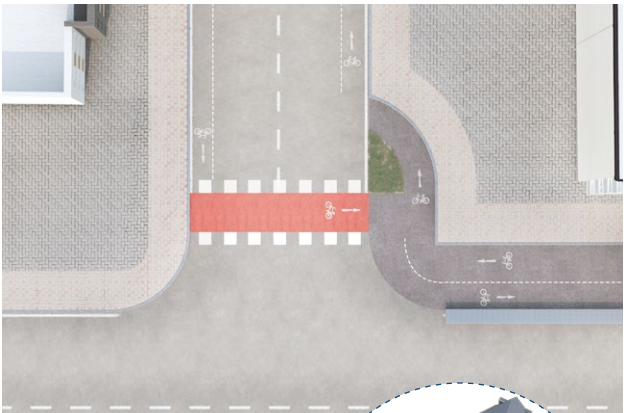
Foto 18



DBCS.S4



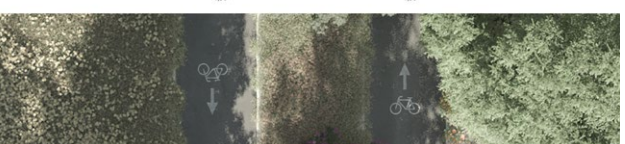
DBC.S4



A1MURa.01



BM.01M



Dopo aver attraversato il Parco il percorso prosegue a destra sulla Via Fosse Ardeatine per circa 120 m sino all'intersezione con il Viale Repubblica. La Via Fosse Ardeatine presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, unico senso di marcia (direzione concorde alla ciclovìa) e una sezione di larghezza pari a circa 8,50 m. Ai lati della carreggiata sono presenti due corsie, di larghezza pari a circa 2,50 m adibite a parcheggi e marciapiedi di larghezza variabile tra 1,00 m e 1,50 m (foto 18). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli (DBC.S4) ed un conseguente intervento sulle regole d'uso mediante l'istituzione di una Zona 30: saranno implementati i sistemi di compatibilità ciclabile oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, per favorire la moderazione della velocità. **Si prevede** inoltre il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra della corsia veicolare, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.).

L'itinerario prosegue quindi in sinistra sul Viale Repubblica (su cui insiste già il "tratto nord") per circa 160 m sino ai confini dell'ambito urbano di Oristano (foto 19). Come già descritto per il "tratto nord", quest'ultima parte del Viale Repubblica si presenta a doppio senso di marcia. Per questo motivo, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua in verso concorde a quello dei veicoli, con la delimitazione orizzontale dell'area promiscua tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), ovvero la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza



Foto 18



Foto 19

del flusso veicolare e ciclabile (DBC.S4).



DBC.S4



SECONDO TRATTO

ORISTANO - STAGNO MISTRAS

Lunghezza: 19,10 km
Origine: margine occidentale Oristano
Fine: Stagno di Mistras
Aree di cicloservizi presenti:
piazza Stagno (Cabras): Area di sosta semplice urbana

- Legenda colori mappa*
- Percorso blu - ciclovía in sede propria
 - Percorso viola - ciclovía in sede promiscua valicabile
 - Percorso arancio - ciclovía in sede promiscua
 - Percorso rosso - ciclovía in sede propria ciclopedonale
 - Percorso nero - ciclovía su altri tratti
 - Intersezioni
 - Cicloservizi

Punti di interesse



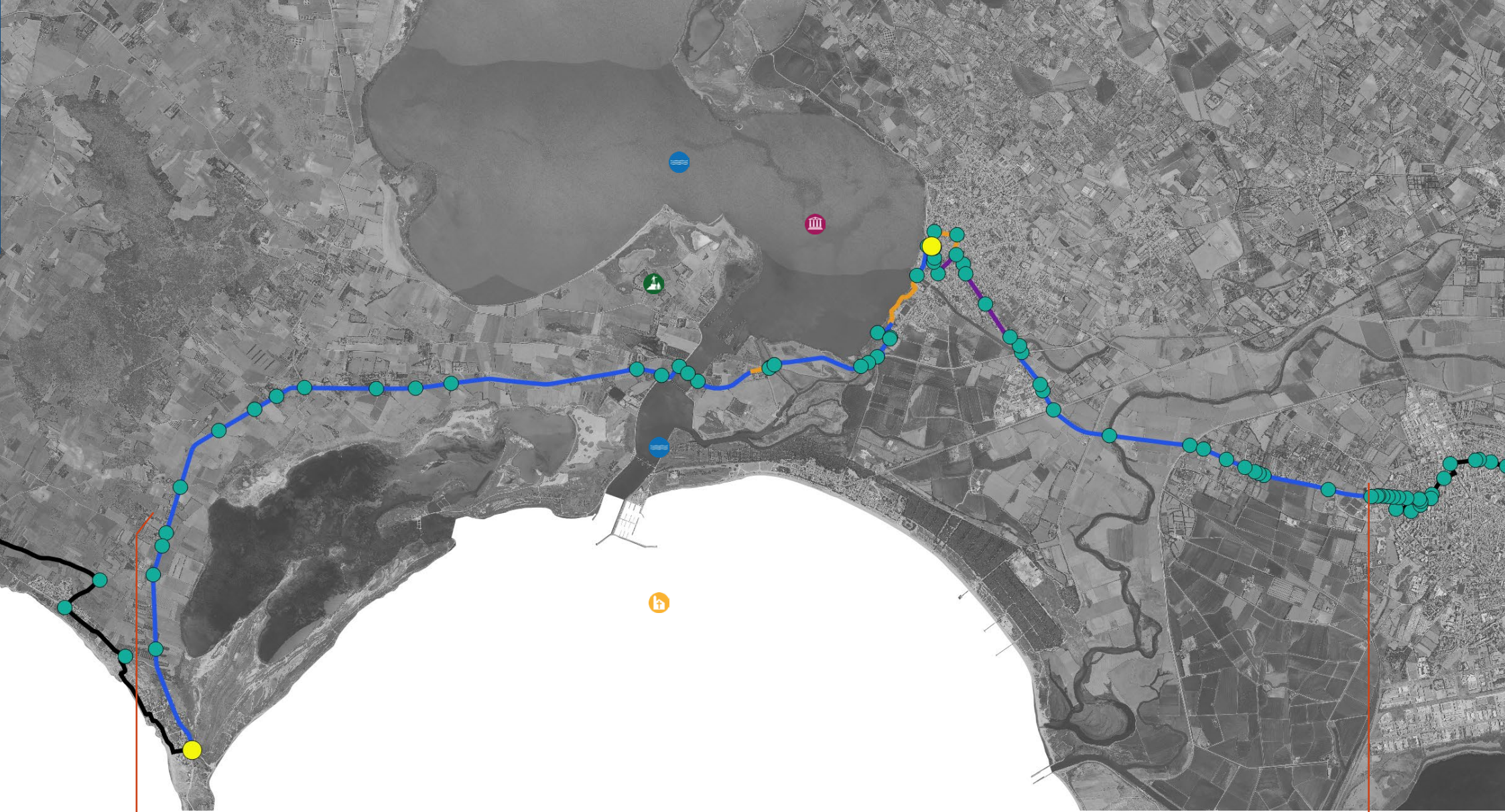
Museo archeologico Giovanni Marongiu,
Cabras



Torre di Su Pottu,
Cabras



Stagno di Cabras,
Cabras



FINE
Stagno di Mistras

INIZIO
Margine occidentale
Oristano

Giunti alle porte occidentali del centro abitato di Oristano i tratti “nord” e “sud” si ricongiungono (utilizzando l’attraversamento ciclopedonale esistente – **A1MURa.01**) e proseguono lungo il Viale Repubblica per circa 2 km sino all’intersezione a rotatoria. Lungo questo tratto è presente una pista ciclabile bidirezionale (**foto 20**) posizionata sul lato sinistro della carreggiata, separata dal flusso veicolare tramite un’aiuola alberata di larghezza pari a circa 1,50 m. La pista ciclabile presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione e una sezione di larghezza pari a circa 3,00 m; non presenta invece adeguata segnaletica orizzontale e verticale (**SA3M.A**). Pertanto **il progetto prevede** l’adeguamento dell’infrastruttura esistente attraverso la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale (**A3B.S1**). Prima di giungere all’intersezione a rotatoria (in conclusione del tratto) e più precisamente ad una distanza di circa 120 m dalla stessa, si ha un’interruzione dell’aiuola alberata e la pista ciclabile risulta separata dal flusso veicolare tramite una banchina pavimentata di larghezza pari a circa 1,50 m (**A1BE.S1**). Infine, lungo il medesimo tratto sono presenti marciapiedi su ambo i lati: sul lato sinistro, oltre la sede ciclabile, il marciapiede ha una larghezza pari a circa 1,50 m, mentre sul lato destro della carreggiata ha una larghezza pari a circa 4,00 m.

Il percorso ciclabile esistente supera la rotatoria, che presenta una corona giratoria di larghezza pari a circa 6,00 m e quattro bracci di ingresso (**foto 21** - **ARBE.01**) e prosegue in affiancamento alla strada Ponte di Brabau e Viadotto Tonino Franceschi per una lunghezza complessiva di 2,5 km trovando conclusione in corrispondenza dell’intersezione con la Via Leopardi alle porte del centro abitato di Cabras. Le strade Ponte di Brabau e Viadotto Franceschi



Foto 20



Foto 21



Foto 22

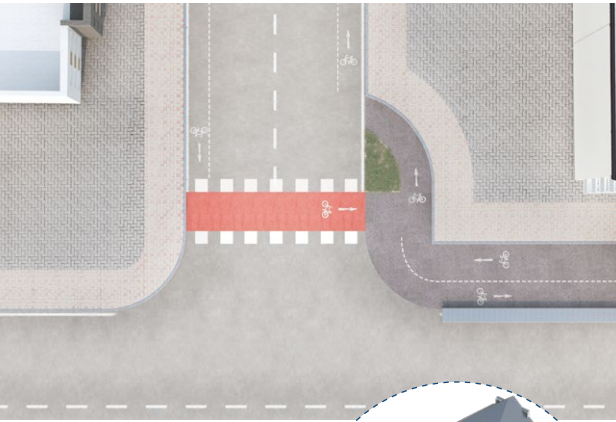


Foto 23

presentano due corsie, una per senso di marcia, e banchine pavimentate di larghezza variabile tra 0,50 e 1,00 m.

Per quanto riguarda la configurazione della pista ciclabile esistente lungo i suddetti 2,5 km, si può individuare un primo tratto di circa 1,5 km che si estende sino all’intersezione con una seconda rotatoria che presenta una sezione di larghezza pari a 3,00 m delimitata sul lato destro da un guard-rail e sul lato sinistro da un parapetto in acciaio (**foto 22** – **SA1B.A**). **Il progetto prevede** la sola posa di segnaletica verticale e orizzontale (**A1BE.S1**). In questo stesso tratto si ha inoltre il passaggio dal territorio comunale di Oristano a quello di Cabras.

L’intersezione a rotatoria con la SP1 (**foto 23**), anch’essa di nuova costruzione, presenta una corona giratoria di larghezza pari a 8,00 m e cinque bracci d’ingresso. In corrispondenza del braccio di ingresso alla rotatoria è presente un attraversamento che consente alla ciclovia di posizionarsi sulla destra e proseguire in direzione nord, dopo aver attraversato la SP1, insistendo sulla strada che conduce ad una terza rotatoria. In corrispondenza degli attraversamenti in rotatoria **si prevede** la posa di segnaletica orizzontale, ormai ammalorata, e segnaletica verticale con l’indicazione della sede ciclabile mediante due strisce bianche discontinue orizzontali (**ARBE.02**).



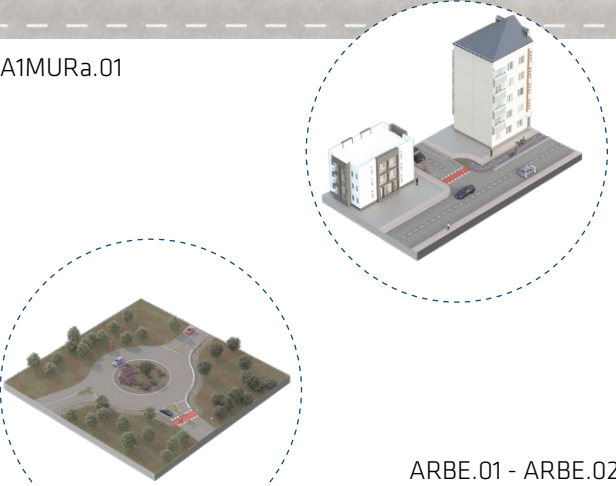
A1MURa.01



A3B.S1



A1BE.S1



ARBE.01 - ARBE.02



L'itinerario prosegue quindi lungo la pista ciclabile esistente, in affiancamento sulla destra, per ulteriori 760 m sino alla terza rotatoria. In questo tratto la sezione della ciclabile risulta sottodimensionata, con una larghezza totale pari a 2,00 m circa e separata dalle corsie veicolari tramite una fascia verde di circa 50 cm di larghezza (foto 24 - [SA3M.A](#)). **Il progetto prevede** l'allargamento della piattaforma stradale di 1 m, per adeguare il percorso esistente alle prescrizioni imposte dalla normativa, attraverso l'allargamento della piattaforma stradale di 1,00 m per ottenere una ciclabile larga 2,50 m e lo spazio necessario alla posa di un guard-rail di protezione dal traffico veicolare ([A1BE.01M.03](#)). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm e l'indicazione, attraverso segnaletica orizzontale e verticale, dell'infrastruttura ciclabile. La strada presenta doppio senso di marcia e una sezione di larghezza pari a circa 9,00 m con banchine pavimentate lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 1,00 m. Raggiunta l'intersezione a rotatoria, l'itinerario attraversa la SP94 utilizzando l'attraversamento ciclabile in rotatoria esistente ([ARBE.01](#)) e prosegue per ulteriori 220 m lungo un sentiero parallelo alla Via Giacomo Leopardi, che termina in corrispondenza dell'intersezione con la Via Leopardi stessa. Il sentiero presenta una sezione di larghezza pari a 3,00 m circa e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. **Il progetto prevede** la modifica delle regole d'uso, riservando la sede alla sola percorrenza ciclabile e la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale ([BB.S1](#)). Dopo circa 50 m si incontra il ponte



Foto 24

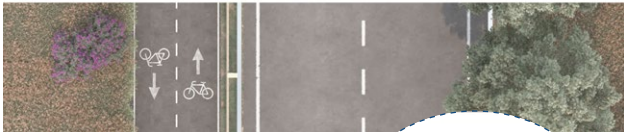


Foto 25

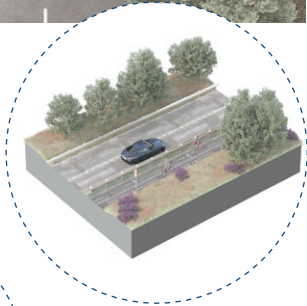


Foto 26

che permette al sentiero di attraversare il Rio Tanui, che presenta uno sviluppo di 40 m circa e opere di protezione laterale in muratura ([SDBA.P.A.03](#)). **Il progetto prevede** l'utilizzo del ponte esistente ad uso esclusivo del transito delle biciclette. Giunto alle porte del centro urbano di Cabras, l'itinerario prosegue in direzione nord ovest sulla Via Giacomo Leopardi (foto 25) per un tratto di 900 m sino all'intersezione con la Via Sassari (foto 26). La strada presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, una corsia per senso di marcia, sezione di larghezza pari a circa 7,50 m e marciapiedi in entrambi i lati di larghezza variabile tra 1,20 e 2,50 m lungo il suo sviluppo. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici ([DBC.S4](#)). Il passaggio dalla sede propria del tratto precedente a quella promiscua di attraversamento del centro abitato avviene attraverso l'inserimento di un attraversamento ciclabile a raso, sicuro e segnalato, da localizzare in prossimità con l'intersezione della Via Ungaretti, che consente la separazione dei due flussi omogeneizzandoli con quelli veicolari ([A1MURa.01](#)).



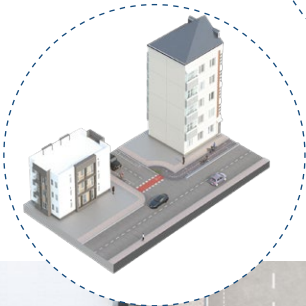
A1BE.01M.03



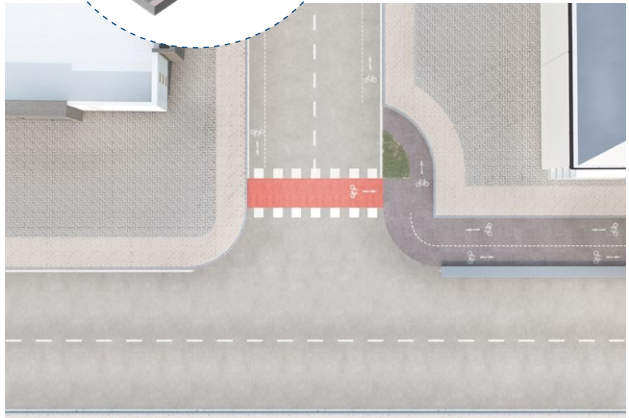
DBC.S4



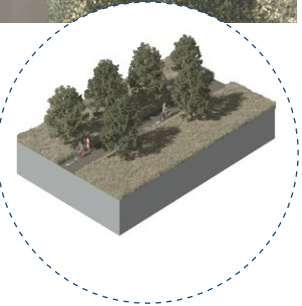
ARBE.01



A1MURa.01



BB.S1



Raggiunta l'intersezione con la Via Sassari (foto 27), l'itinerario svolta a sinistra e prosegue lungo la stessa per 130 m circa sino all'intersezione con la Via Tharros (posta in destra). La strada (tratto urbano della SP3), presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, una corsia per senso di marcia e una sezione di larghezza pari a circa 5,50 m. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, e l'istituzione di una Zona 30 da concordare, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (DBC.S4).

Giunta all'intersezione tra la Via Sassari e la Via Tharros, la ciclovia si biforca in due tratti, a unico senso di marcia, di seguito descritti, che si ricongiungono nella Piazza Stagno:

- il tratto “nord ovest” che segue rispettivamente la Via Cavallotti, la Via Roma e la Via Peschiera;
- il tratto “sud ovest” che segue rispettivamente la Via Tharros, la Via Nazario Sauro e la Via Torino.

Descrizione del “tratto nord ovest”: Il tratto “nord ovest”, di lunghezza totale pari a 620 m circa, si sviluppa lungo la Via Cavallotti per circa 215 m, che presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, unico senso di marcia (concorde al senso di descrizione), carreggiata di larghezza pari a circa 5,00 m e parcheggi in linea di larghezza pari a 2,00 m sul lato sinistro (foto 28).



Foto 27



Foto 28

Prosegue poi in sinistra lungo la Via Roma per circa 230 m, che presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, unico senso di marcia (concorde al senso di descrizione), sezione di larghezza variabile tra i 5,00 m e 7,50 m e marciapiedi in entrambi i lati di larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m (foto 29). Raggiunta l'intersezione con la Via Peschiera, la ciclovia prosegue in sinistra lungo la stessa per 170 m sino alla Piazza Stagno. La Via Peschiera presenta una pavimentazione in lastricato in buono stato di conservazione, sezione di larghezza pari a circa 10,00 m e marciapiedi di larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m lungo ambo i lati (foto 30). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (DBC.S3). Si precisa, inoltre, che il transito veicolare lungo la Via Peschiera risulta attualmente limitato ai soli veicoli autorizzati. In corrispondenza delle intersezioni con le altre strade comunali che si immettono sul percorso è prevista adeguata segnalazione attraverso la posa di segnaletica verticale e orizzontale (I2PUB.01).



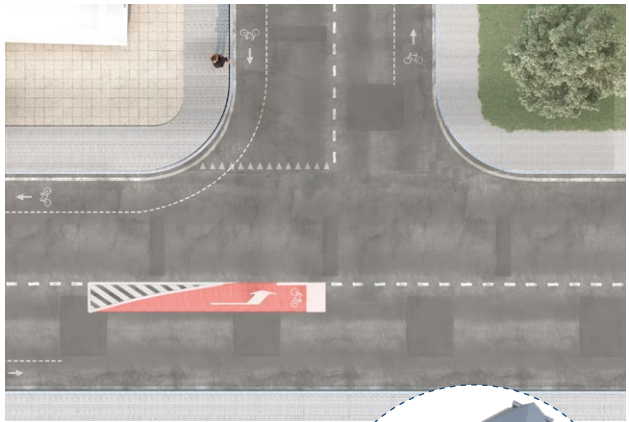
Foto 29



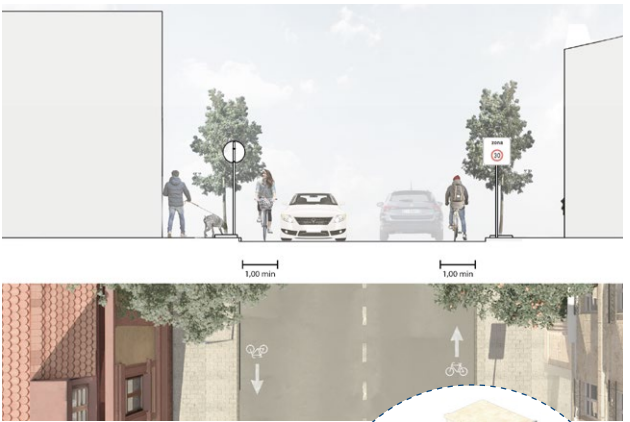
Foto 30



DBC.S4



I2PUB.01



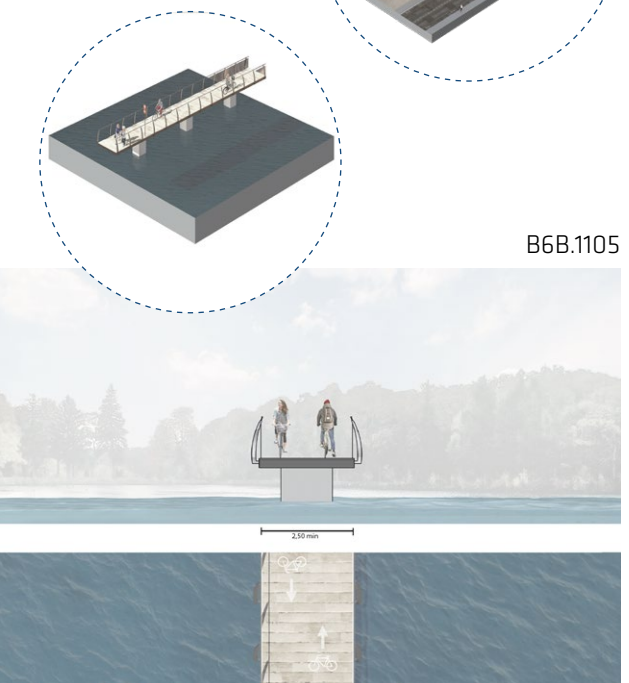
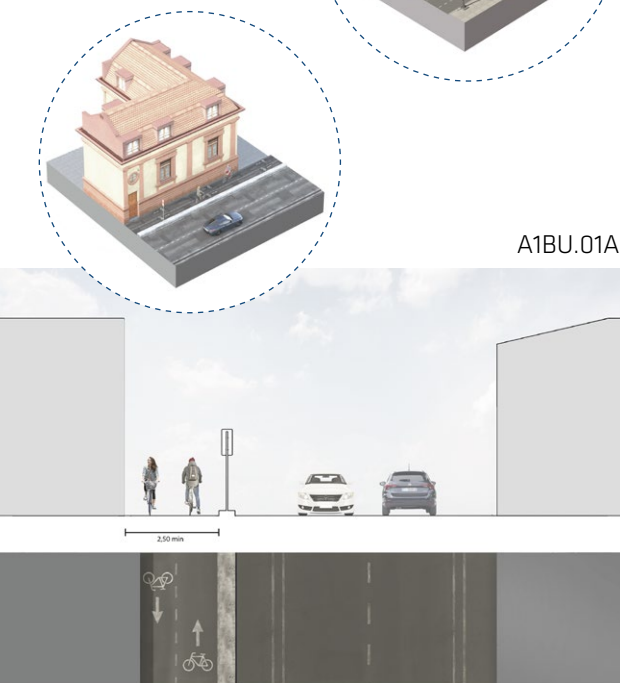
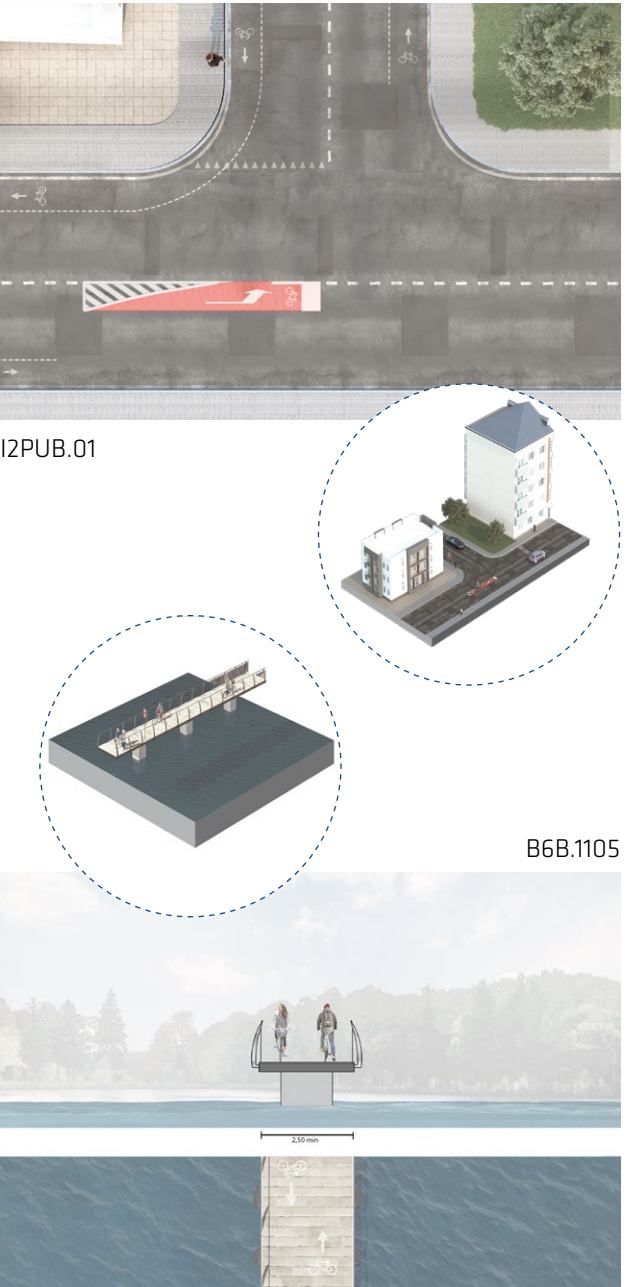
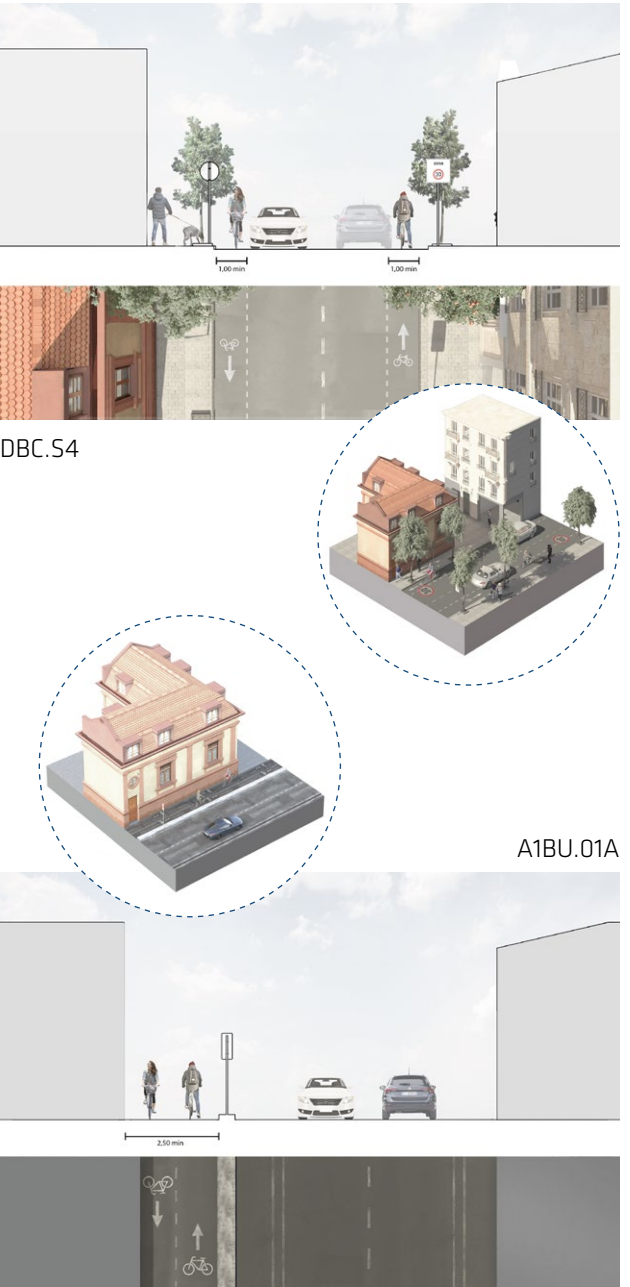
DBC.S3



Descrizione del “tratto sud ovest” (senso inverso rispetto alla descrizione): Il tratto “sud ovest”, di lunghezza totale pari a 540 m circa, si sviluppa per 270 m lungo la Via Tharros, tratto di penetrazione urbana della SP6, che presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, una corsia per senso di marcia, sezione di larghezza di 7,50 m e marciapiedi in entrambi i lati di larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m (**foto 31**). Il tratto prosegue sulla destra per 130 m attraverso la Via Nazario Sauro, che presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, unico senso di marcia (concorde col verso di percorrenza), sezione di larghezza pari a circa 4,50 m e marciapiedi in entrambi i lati di larghezza variabile tra 0,80 e 1,50 m (**foto 32**). Infine, prosegue ancora in destra lungo la Via Torino per ulteriori 140 m sino a raggiungere la Piazza Stagno. La strada presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, doppio senso di marcia, sezione di larghezza pari a circa 6,50 m e marciapiedi in entrambi i lati, di larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l’istituzione di una Zona 30 da concordare e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici. In particolare, lungo le Vie Tharros e Torino, **l’intervento prevede** il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra della corsia veicolare di ritorno, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**). In corrispondenza delle intersezioni **si prevede** la realizzazione di attraversamenti ciclabili sicuri e segnalati (**I2PUB.01**), delimitati da due strisce bianche discontinue e messi in sicurezza mediante



segnaletica orizzontale e verticale. I due tratti si ricongiungono in prossimità della Piazza Stagno e proseguono in direzione sud lungo una pista ciclabile esistente, parallela al Viale Repubblica che si estende per circa 275 m sino all’altezza della Via Sebastiano Satta. La pista ciclabile si presenta con fondo in asfalto colorato e con una larghezza pari a circa 1,50 m. Per questo motivo, **il progetto prevede** l’adeguamento del percorso esistente allargando il sedime attuale di 1,50 m per ricavare una seconda corsia ciclabile ottenendo una pista in sede propria larga 3,00 m. La nuova corsia sarà ricavata all’interno dell’area verde attualmente esistente, che risulta leggermente sopraelevata rispetto al piano stradale e per questo motivo non necessita di ulteriori protezioni da traffico motorizzato (**A2B.01A**). Giunto in prossimità del Rio Tanui l’itinerario attraversa uno spiazzo libero (**A1BU.01A**) raggiungendo un ponte ciclopeditonale esistente (**foto 33**) in legno lamellare, di nuova realizzazione che attraversa il rio. Il ponte presenta una sezione di larghezza pari a 2,50 m e uno sviluppo di 45 m circa. **Il progetto prevede** il transito lungo lo stesso, modificando le regole d’uso attuali e imponendo il solo transito ciclabile (**B6B.1105**).

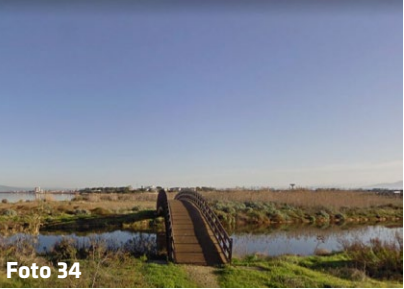


Il percorso, raggiunta la sponda opposta del rio, procede sul bordo lagunare sfruttando alcuni sentieri esistenti. Il primo tratto, di 650 m, si conclude in corrispondenza del Palazzetto dello Sport, dopo aver lambito la Peschiera del nuovo consorzio Pontis e il Museo Civico. Il sentiero presenta una sezione alla quota del piano di campagna di larghezza pari a 3,00 m e fondo in terra battuta (**SDBS.H**). **Il progetto prevede** la sua sistemazione e l'utilizzo in sede promiscua con i veicoli. **L'intervento prevede** la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**). Superato il Palazzetto dello Sport, la ciclovia prosegue per ulteriori 650 m sempre lungo un sentiero esistente lungo il bordo lagunare e trova conclusione in prossimità della Torre di Su Pottu. Il sentiero presenta fondo in terra naturale con sezione di larghezza pari a 3,00 m (**SDBS.M01**). **Il progetto prevede** il passaggio ad una sede propria non in affiancamento larga 2,50 m con pavimentazione in stabilizzato misto cava (**BB.09H**). Lungo il medesimo tratto si raggiungono e superano tre corsi d'acqua:

- il primo si raggiunge dopo circa 160 m. Per il suo superamento è attualmente presente una passerella pedonale in legno di larghezza pari a 2,50 m per 25 m di lunghezza. **Il progetto prevede** l'allargamento della stessa a 4,00 m per consentire il passaggio sia ciclabile che pedonale (**B7BC.1005**);
- il secondo si raggiunge dopo ulteriori 270 m. Per il suo superamento è necessaria la realizzazione di una passerella ciclopeditone in legno larga 4,00 m, di luce pari a 25 m (**B7BC.1004**);
- il terzo si raggiunge infine dopo altri 115 m. Per il suo superamento è attualmente presente una passerella pedonale in legno di larghezza pari a 2,50 m per 25 m di lunghezza (**foto 34**). **Il progetto prevede** l'allargamento della stessa a 4,00 m per consentire il passaggio sia ciclabile che pedonale (**B7BC.1005**).

A questo punto, l'itinerario prosegue in direzione nord-ovest per un tratto di 920 m (lambendo la Torre di Su Pottu) che trova conclusione in corrispondenza di un corso d'acqua. L'itinerario si sviluppa lungo una strada vicinale (**foto 35**), che presenta fondo in terra naturale e una sezione di larghezza pari a 4,00 m il cui sviluppo avviene attraverso una zona prevalentemente pianeggiante (**SDBV**.

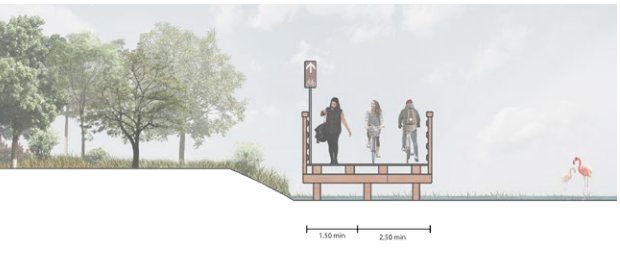
M01). **Il progetto prevede** un cambio di tipologia passando nuovamente ad una sede promiscua, possibile grazie ai bassissimi flussi di traffico lungo la strada vicinale stessa. **L'intervento prevede** la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (**DBV.09H**). A questo punto, la ciclovia prosegue per un tratto di 860 m che si snoda in prossimità della costa attraverso un percorso di nuova realizzazione, dopo aver superato due corsi d'acqua contigui. Per il superamento di questi ultimi, **il progetto prevede** la realizzazione di una passerella ciclabile il legno larga 2,50 m, per una lunghezza di 110 m (**B7B.1004**). Il tratto di nuova realizzazione, invece, sarà realizzato con la messa in opera di una pista ciclabile non in affiancamento, larga 2,50 m con fondo in stabilizzato misto cava (**BB.09M**).



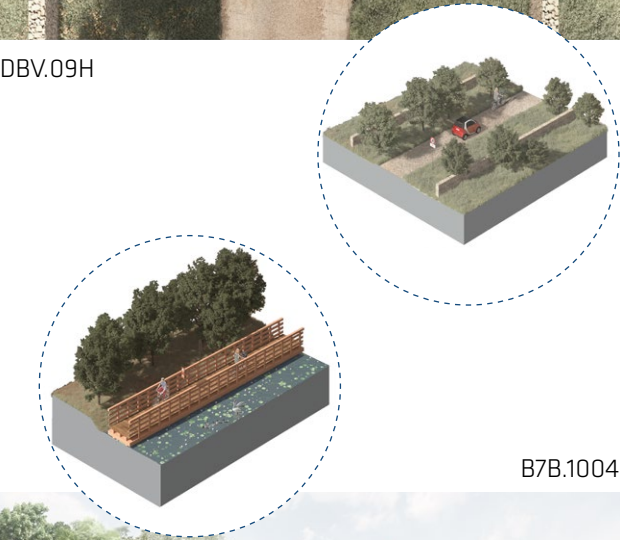
DBV.09H



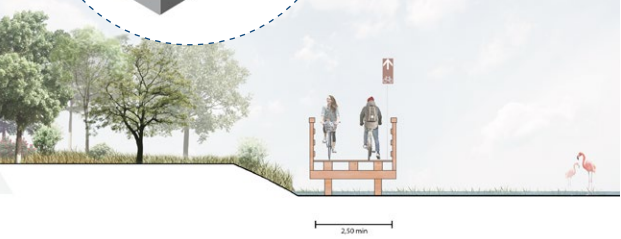
BB.09H



B7BC.1005 - B7BC.1004



B7B.1004



Terminato il tratto di nuova realizzazione, il percorso raggiunge la SP6, in prossimità della radice del ponte stradale sullo Stagno di Cabras, e prosegue sulla destra lungo un ponte stradale esistente (**foto 36**) per un tratto di 230 m (equivalente alla sua totale estensione). Lo stesso presenta fondo in asfalto in buono stato di conservazione, sezione di larghezza pari a 13,00 m, una corsia per senso di marcia ed è caratterizzato dalla presenza di opere di protezione laterale in buono stato di conservazione (**SDB.P.A.01G**). La strada presenta inoltre due banchine pavimentate di larghezza pari a circa 1,40 m. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, di larghezza pari a 2,50 m ottenuta alla quota del piano carrabile attraverso il ridimensionamento delle corsie veicolari; la pista sarà delimitata dalle corsie veicolari attraverso un guard-rail (**A1B.P.GS1**). In questo caso si ipotizza di utilizzare una fascia di 3 m lungo il lato destro del ponte necessaria all'inserimento della pista ciclabile bidirezionale (2,50 m) e della barriera di protezione laterale (0,50 m). Al termine del ponte stradale, all'altezza dell'intersezione tra la SP6 e due strade che si innestano perpendicolarmente alla strada provinciale, il percorso si snoda in direzione sud ovest per circa 3,2 km sulla strada posta in sinistra utilizzata all'interno del Progetto Phoinix come percorso ciclabile. Il progetto Phoinix – Parco Archeologico dei Fenici è un itinerario che si estende dalla Marina di Torregrande sino a Tharros attraverso le peschiere di Sa Mardini e di Mistras, che consente di raggiungere la bocca di ingresso allo Stagno di Mistras e in particolare l'area prlvata della peschiera. In corrispondenza dell'intersezione tra il ponte stradale lungo la SP6 e la strada, **si prevede** la realizzazione di un attraversamento bidirezionale per consentire ai ciclisti di passare dal lato destro a quello sinistro della provinciale in totale sicurezza. Lo stesso sarà corredato da segnaletica orizzontale e verticale e da dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione), ovvero adeguatamente illuminato (**A1BEM.01**). La strada ricompresa nel Progetto Phoinix si sviluppa lungo il bordo del canale di confluenza dello Stagno di Cabras nel mare e presenta caratteristiche differenti lungo il suo sviluppo, in particolare:

- un primo tratto di circa 250 m con fondo in terra naturale, una sezione pari a

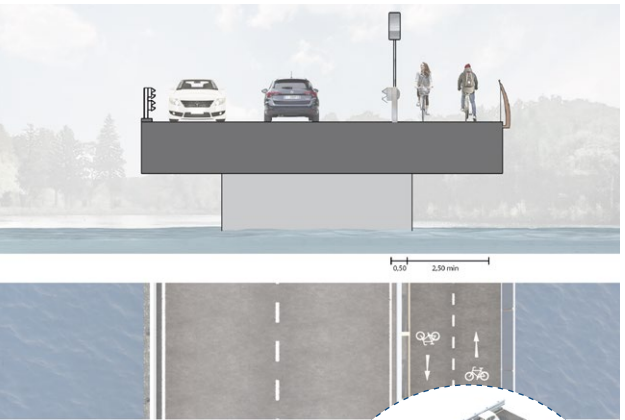
circa 4,50 m, in cui **il progetto prevede** l'allargamento del sedime attuale per ricavare una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, larga 2,50 m e separata dal traffico veicolare tramite un parapetto in acciaio, con pavimentazione in stabilizzato misto cava (**A1BE.09M**);

- un secondo tratto, pari a circa 980 m, con fondo in cemento e una sezione pari a 5,00 m (sino all'edificio della Peschiera di Sa Mardini), in cui **il progetto prevede** il risezionamento del sedime attuale per ricavare una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, larga 2,50 m e separata dal traffico veicolare tramite un parapetto in acciaio (**A1BE.GS1**);
- un terzo tratto sino alla strada di ingresso alla peschiera di Mistras, pari a 1,6 km, con fondo in terra naturale e una sezione pari a 4,00 m circa, in cui **il progetto prevede** un cambio delle regole d'uso, riservando il transito al traffico pedonale e ciclabile, convertendo l'attuale sentiero in un percorso ciclopeditonale di larghezza pari a 4,00 m e fondo in stabilizzato misto cava (**BBCE.09H**);
- un quarto tratto, sino alla bocca d'ingresso allo Stagno di Mistras, pari a circa 1,1 km, con fondo in terra naturale e una sezione pari a 4,00 m circa, in cui **il progetto prevede** un cambio delle regole d'uso, riservando il transito al traffico pedonale, ciclabile e ai mezzi autorizzati al raggiungimento della bocca dello stagno, definendo di fatto una percorrenza in sede promiscua con i veicoli autorizzati. **L'intervento prevede** quindi la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava, la posa di segnaletica verticale e dei dispositivi di moderazione del traffico e della velocità (**DBV.09H**).

Il tratto da Oristano a Cabras risulta non avere pendenze significative rilevabili.



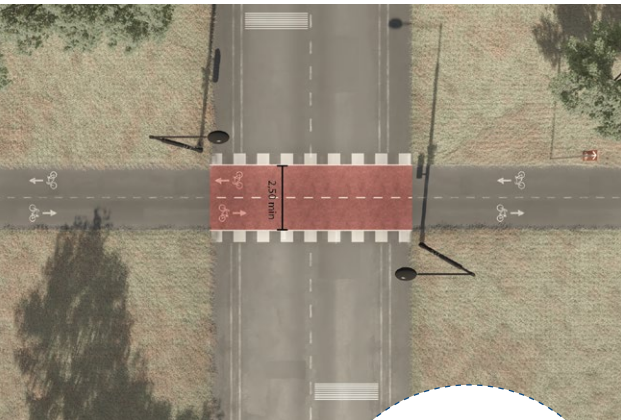
Foto 36



A1B.P.GS1



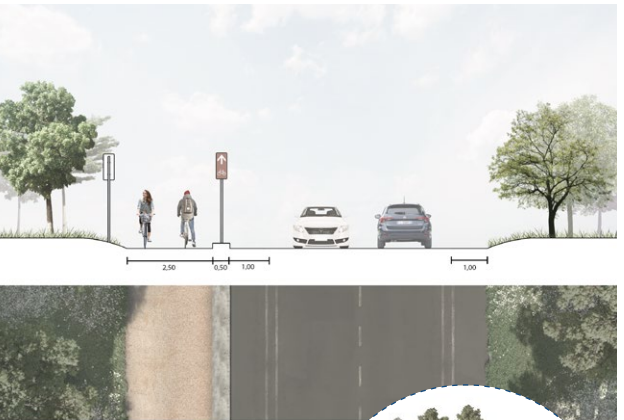
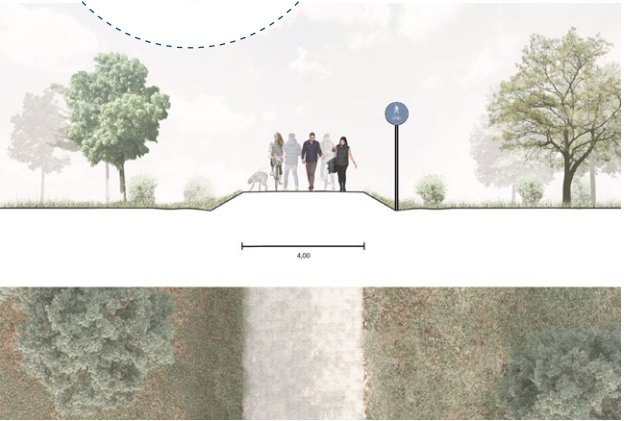
A1BE.GS1



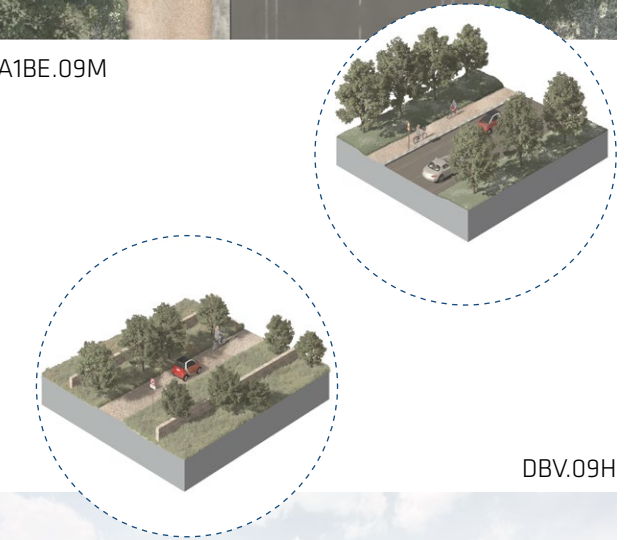
A1BE.09M



BBCE.09H



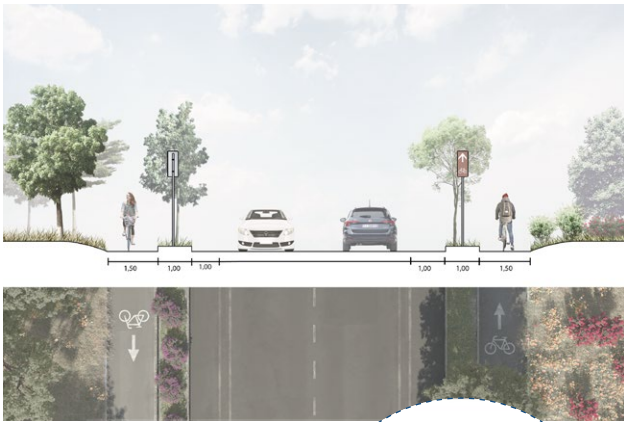
A1BE.09M



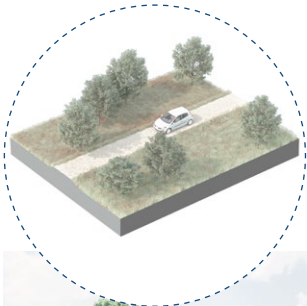
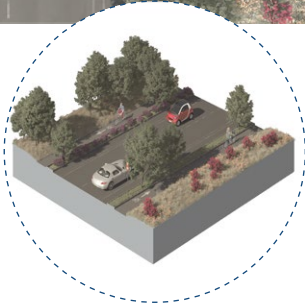
DBV.09H



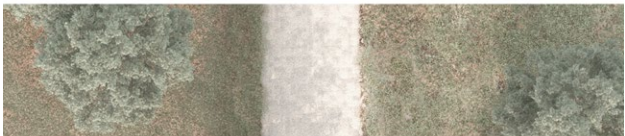
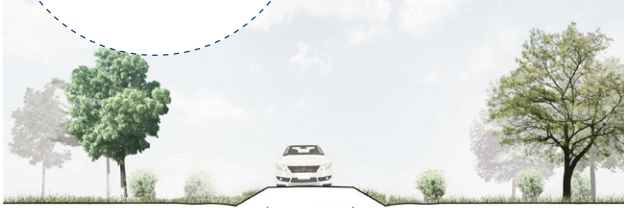
SEZIONI STATO DI FATTO



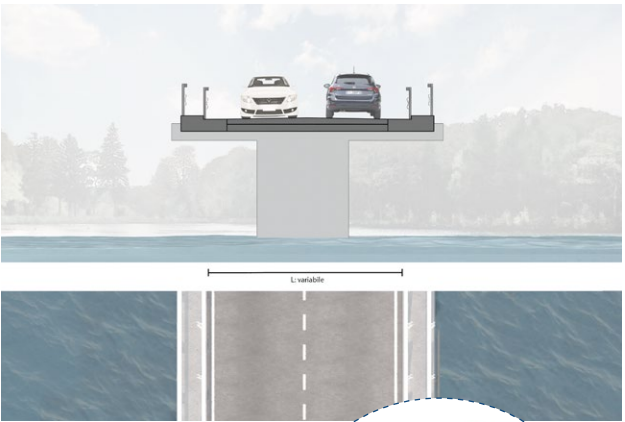
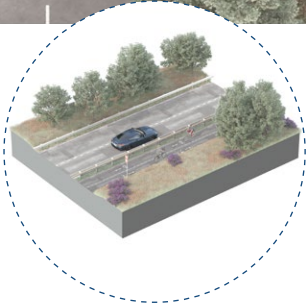
SA3M.A



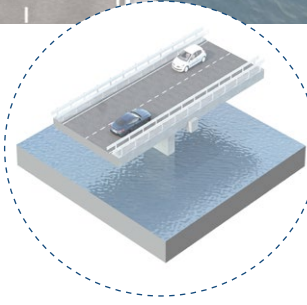
SDBS.M01



SA1B.A



SDB.PA.03G



TERZO TRATTO

STAGNO MISTRAS - IS ARUTAS

Lunghezza: 10,45 km
Origine: Stagno di Mistras
Fine: Is Arutas
Aree di cicloservizi presenti:
SP6, San Giovanni di Sinis: area di sosta semplice urbana
SP59, Is Arutas: area di sosta semplice extraurbana

Legenda colori mappa

- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso nero - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse



Area archeologica di Tharros, Cabras



Chiesa campestre San giovanni di Sinis, Cabras



Spiaggia di Is Arutas, Cabras



FINE
Spiaggia di Is Arutas, Cabras



INIZIO
Stagno di Mistras, Cabras



Una volta raggiunta l'area della peschiera, la ciclovia utilizza la struttura esistente a servizio della stessa per raggiungere l'altra sponda della bocca dello stagno e proseguire lungo una passerella in legno esistente che consente di riagganciarsi ad un sentiero che prosegue sino all'ingresso dell'area archeologica di Tharros. Il passaggio all'interno della peschiera si estende per 130 m e si configura attraverso una struttura lignea di larghezza pari a circa 2,00 m. **Il progetto prevede** l'utilizzo della struttura come percorso ciclabile in sede propria (**B7B.1005**). La passerella posizionata oltre la peschiera si estende per circa 200 m e si presenta sempre in legno con una larghezza di circa 3,00 m. **Il progetto prevede** l'utilizzo della passerella, lungo la quale si dovrà posizionare adeguata segnaletica verticale (**B7B.1005**).

Una volta attraversato lo Stagno di Mistras, la ciclovia prosegue lungo un sentiero che si sviluppa in direzione sud ovest lungo la lingua di terra che separa lo stagno dal mare (**foto 37**) per circa 3,6 km, sino all'intersezione con la SP6 di ingresso al borgo di San Giovanni di Sinis. Il sentiero presenta fondo in terra naturale e una sezione di larghezza pari a circa 3,00 m (**SDBS.M**). Lungo questo tratto, **il progetto prevede** un cambio delle attuali regole d'uso, riservando il transito al traffico pedonale e ciclabile, trasformando l'attuale strada in un percorso ciclopedonale. **L'intervento prevede** l'allargamento della sede di 1,00 m per ottenere un sedime totale di 4,00 m di larghezza, il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (**BBCE.09H.03**).

Giunta all'intersezione con la SP6, la ciclovia l'attraversa e prosegue all'interno del borgo di San Giovanni di Sinis (**foto 38**). In corrispondenza dell'intersezione



Foto 37



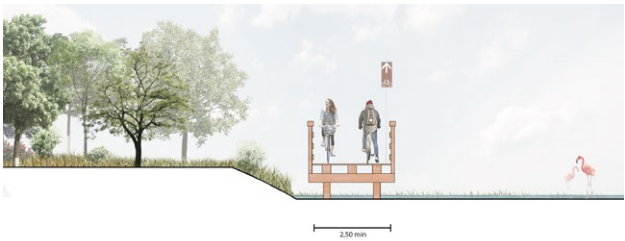
Foto 38



Foto 39

si prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione), adeguatamente illuminato (**A1BEM.01**). Si ricorda la possibilità di raggiungere, proseguendo sulla sinistra, il sito archeologico di Tharros e le spiagge di San Giovanni e del Mar Morto.

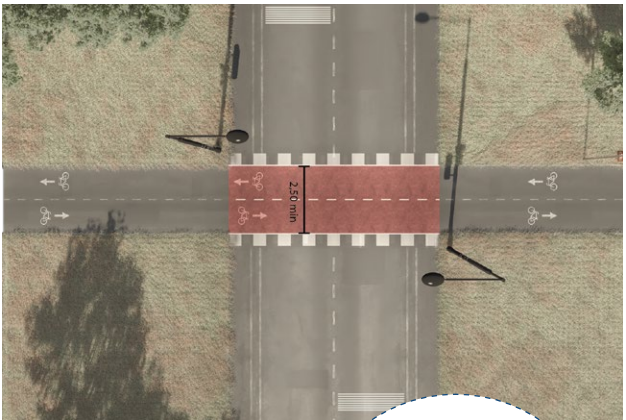
Il percorso prosegue all'interno dell'agglomerato urbano di San Giovanni di Sinis percorrendo un primo tratto di 180 m verso la costa per poi svoltare in direzione nord per ulteriori 1,2 km sino a raggiungere la strada vicinale Funtana Meiga (**foto 39**). All'interno del borgo di San Giovanni il percorso si sviluppa lungo strade in terra battuta saltuariamente in cattivo stato, con sezioni variabili di circa 5,00 m di larghezza: **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, istituendo un limite di velocità a 30 km/h, la posa di adeguata segnaletica verticale e il rifacimento del fondo con stabilizzato misto cava (**DBC.09H**). In corrispondenza delle intersezioni con le altre strade comunali che si immettono sul percorso è prevista adeguata segnalazione attraverso la posa di segnaletica verticale (**I2PUB.02**).



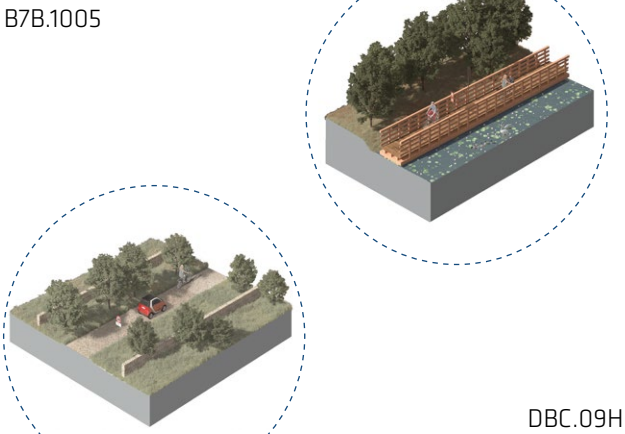
B7B.1005



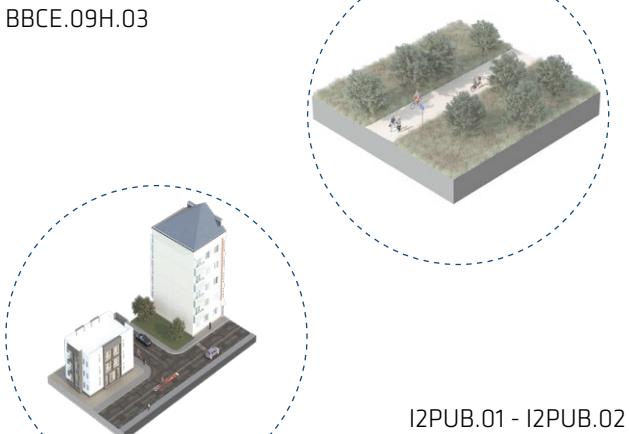
BBCE.09H.03



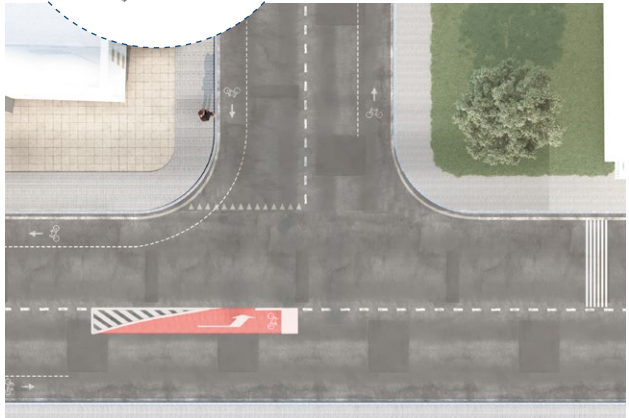
A1BEM.01



DBC.09H



I2PUB.01 - I2PUB.02



Raggiunta l'intersezione con la strada vicinale Funtana Meiga e abbandonato quindi il centro abitato di San Giovanni di Sinis, la ciclovia svolta a sinistra e prosegue lungo la stessa per 800 m, sino all'intersezione con la Via delle Palme (posta in destra – frazione di Funtana Meiga). La strada vicinale si presenta come segue:

- un primo tratto in terra battuta, di lunghezza pari a circa 430 m, con una sezione di larghezza pari a 4,00 m circa;
- un secondo tratto con fondo in asfalto (**SDBV.A**), di lunghezza pari a circa 370 m, con una sezione di larghezza pari a circa 6,50 m e parcheggi in linea lungo il lato destro di circa 2,00 m. Su entrambi i lati sono presenti marciapiedi di larghezza pari a circa 1,50 m ciascuno.

Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, istituendo un limite di velocità a 30 km/h e le contestuali misure di compatibilità ciclabile. In dettaglio, per il tratto in terra battuta è previsto il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (**DBV.09H**), mentre per il tratto in asfalto è previsto il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**). Il percorso si snoda a destra in direzione est attraverso la Via Delle Palme (**foto 40**) e prosegue su essa per circa 460 m su una livelletta media del 1,5%, sino ad incontrare, sulla sinistra, la strada Maimoni. La Via Delle Palme è caratterizzata da fondo in asfalto in buono stato, una corsia per senso di marcia, sezione di larghezza pari a circa 6,50 m e, per il primo tratto pari a circa 85 m, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a 1,00 m circa. **Il progetto prevede**, in continuità col tratto precedente, una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi volumi di traffico registrati, e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4** e **DBV.S4**).

Raggiunta l'intersezione con la strada Maimoni, la ciclovia svolta in sinistra

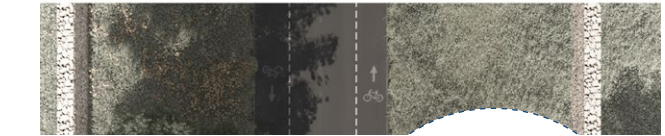
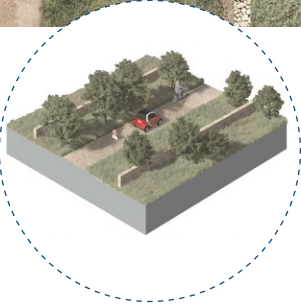
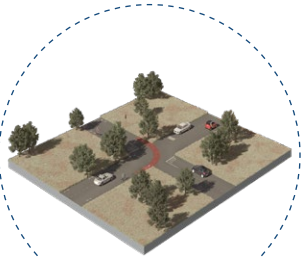
(**I2PEV.02**) e prosegue lungo la stessa per 7,7 km sino all'intersezione con la SP59 (**foto 41**), collegando il borgo di Funtana Meiga con la Spiaggia di Is Aruttas. La strada Maimoni si sviluppa lungo la costa del Sinis passando per le spiagge di Maimoni, Su Zinnibiri, S'archeddu de sa Canna, Corrighias e Su Crastu Biancu, su una livelletta media complessiva dell'1%, e presenta una sezione di larghezza variabile tra i 4,00 e i 4,50 m con fondo in terra battuta. Per quanto riguarda il suo sviluppo altimetrico, si precisa che la strada vicinale si compone di:

- una prima livelletta, di circa 3 km, che presenta una pendenza media positiva intono all'1%;
- una seconda livelletta, di circa 4 km, che presenta una pendenza media positiva intorno all'1,3%;
- una terza livelletta, di circa 3 km che presenta una pendenza media negativa intorno all'1,2%.

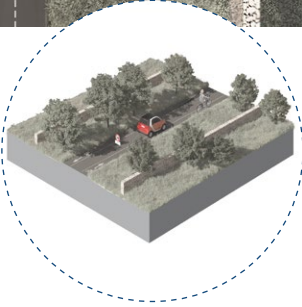
Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi volumi di traffico, imponendo comunque un limite di velocità a 30 km/h, la posa di adeguata segnaletica verticale e la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**). Lungo questo tratto l'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a bassissima intensità di traffico, in corrispondenza dei quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale (**I2PEV.02**). Inoltre, si ricorda che in corrispondenza delle Spiagge di Maimoni e Is Arutas sono presenti parcheggi a servizio degli stabilimenti turistici e punti ristoro con servizi igienici.



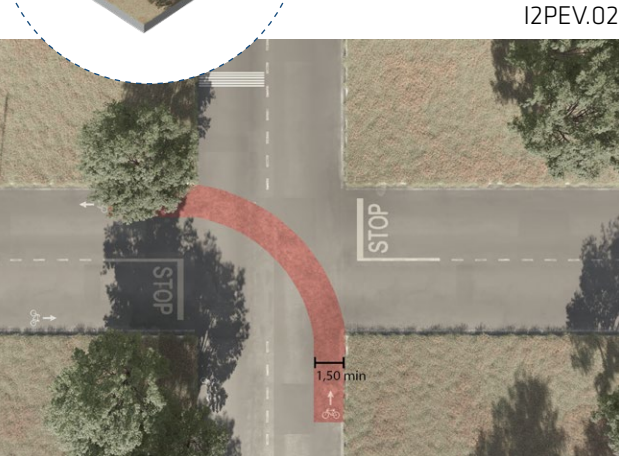
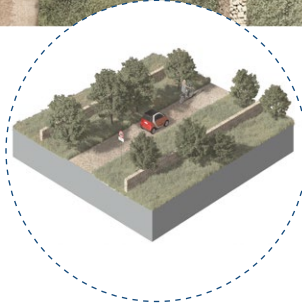
DBV.09H



DBV.S4

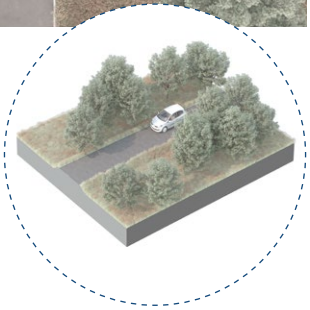
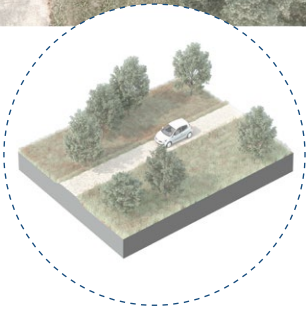


DBC.S4



I2PEV.02

SEZIONI STATO DI FATTO



QUARTO TRATTO

IS ARUTAS - PINETA IS ARENAS

Lunghezza: 20,82 km
Origine: spiaggia Is Arutas, Cabras
Fine: pineta Is Arenas, San Vero Milis
Aree di cicloservizi presenti:
SP59, Is Arutas: area di sosta semplice extraurbana
SP10 Putzu Idu: area di sosta semplice urbana
pineta Is Arenas: area di sosta semplice extraurbana

Legenda colori mappa

- **Percorso arancio** - ciclovia in sede promiscua
- **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua valicabile
- **Percorso nero** - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse



Scogliera su Tingiosu,
San Vero Milis



Spiaggia di Putzu Idu,
San Vero Milis



Pineta Is Arenas,
San Vero Milis



FINE
Pineta Is Arenas,
San Vero Milis



INIZIO
Spiaggia di Is Arutas,
Cabras



All'intersezione con la SP59, la ciclovia prosegue in sinistra lungo le strade vicinali Spiaggia di Punta su Bardoni e località Mari Ermi per un tratto di 2,3 km circa che trova conclusione all'intersezione con la strada Mari Ermi. La strada si sviluppa lungo la costa su una livelletta di pendenza media dell'1%, si presenta con una sezione al piano di campagna larga circa 4,50 m e con una pavimentazione in terra battuta (foto 42). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassissimi flussi di traffico presenti. **L'intervento prevede** il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (DBV.09H). L'intersezione con la SP59 sarà dotata di dispositivi di moderazione di velocità e corredato da segnaletica verticale e adeguata illuminazione (A2PEM.01T); lungo il tratto l'itinerario interseca una serie di strade vicinali a bassissima intensità di traffico, in corrispondenza delle quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, con l'implementazione della segnaletica verticale (I2PEV.02).

Raggiunta l'intersezione con la strada Mari Ermi, la ciclovia prosegue in sinistra lungo la stessa per circa 290 m sino ai parcheggi a servizio della spiaggia. La strada si presenta a doppio senso di marcia, con una sezione stradale in rilevato larga 4,00 m e pavimentata in asfalto (foto 43 - SDBV.A).

Il progetto prevede ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.)



Foto 42



Foto 43

(DBV.S4). In corrispondenza delle intersezioni all'origine e in conclusione del tratto è prevista la realizzazione di attraversamenti sicuri e segnalati, corredati di adeguata segnaletica verticale e orizzontale, tra cui la delimitazione dell'area di attraversamento attraverso due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante dispositivi di moderazione della velocità (I2PEV.01).

La ciclovia prosegue quindi in direzione nord attraverso la strada vicinale (foto 44) lungo la costa del Sinis per circa 6,2 km, passando per i territori comunali di Cabras e Riola Sardo, lambendo una concentrazione di bellezze costiere che alterna calette a tratti di roccia calcarea, fino ad arrivare alla località balneare di S'Arena Scoada in territorio comunale di San Vero Milis. La strada presenta fondo in terra naturale e una sezione, alla stessa quota del piano di campagna, di larghezza pari a circa 4,00 m. Trattandosi di un territorio pressoché pianeggiante non si riscontrano livellette con pendenze al di sopra dell'1%. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h, la posa di segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava (DBV.09H). La scelta di adottare una sede promiscua è dettata dal fatto che la strada in questione presenta un flusso di traffico pressoché nullo durante quasi tutto l'arco dell'anno e il percorso viene già utilizzato da ciclisti. Il percorso permette di raggiungere diversi punti panoramici tra i quali la Falesia di Su Tingiosu, le falesie di Roia de su Càntaru e Punta s'Incòdina. Passa inoltre nelle vicinanze del Parco dei Suoni che rappresenta un luogo di ritrovo per i turisti e gli abitanti della zona.

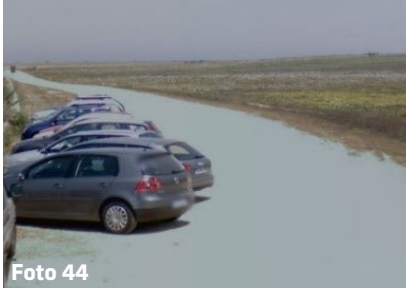
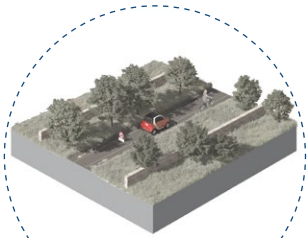


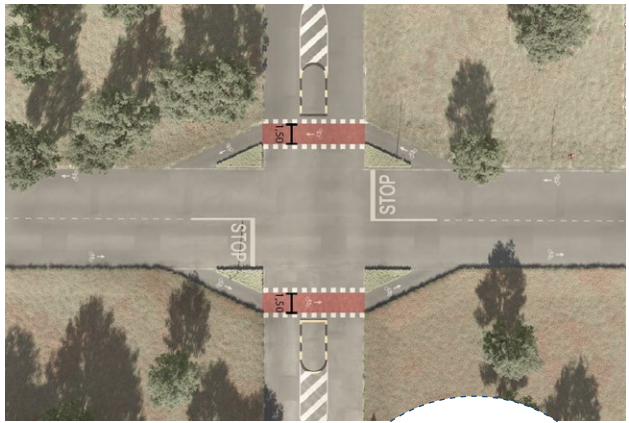
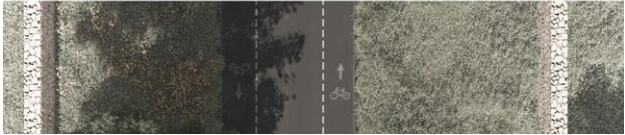
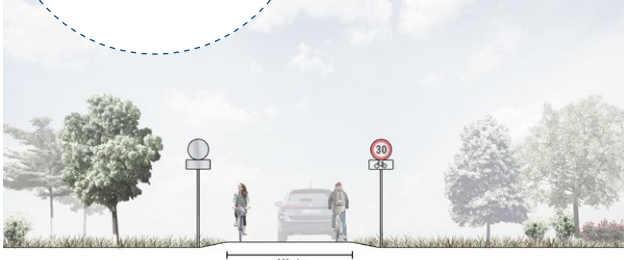
Foto 44



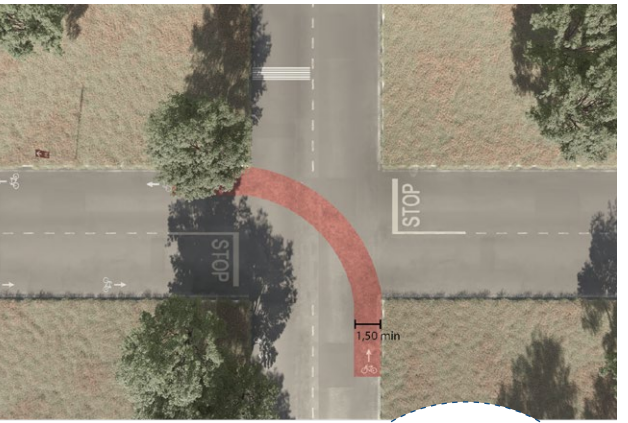
DBV.09H



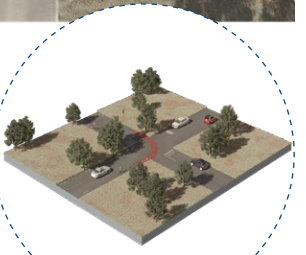
DBV.S4



A2PEM.01T



I2PEV.01 - I2PEV.02



Giunto alle porte dell'agglomerato urbano di S'Arena Scoada il percorso prosegue ancora in direzione nord attraverso la strada Lungomare S'Arena Scoada (foto 45) che si estende per circa 650 m e presenta fondo in calcestruzzo con una sezione di larghezza pari a 5,00 m circa (SDBV.B). Al lato destro della stessa sono presenti parcheggi perpendicolari con fondo in terra battuta utilizzati principalmente nei mesi estivi. Sul lato sinistro sono presenti opere di protezione laterale in legno. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4).

Abbandonato l'agglomerato urbano, la ciclovía si snoda in direzione nord ovest sempre lungo la strada vicinale Lungomare S'Arena Scoada per 1,1 km che la connette alla località di Putzu Idu e in particolare con la Ex SP10. La strada in questione presenta fondo in asfalto in buone condizioni, doppio senso di marcia e una sezione, in leggero rilevato, di larghezza pari a circa 5,50 m (foto 46 - SDBV.A). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua, in continuità col tratto precedente e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (DBV.S4).

In corrispondenza dell'intersezione con la Ex SP10 (ora strada comunale) **si prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed



Foto 45



Foto 46



Foto 47

acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) che consente alla ciclovía di proseguire in sinistra in totale sicurezza (I2PUB.01).

L'itinerario prosegue dunque sulla sinistra lungo la Ex SP10 per circa 75 m (DBC.S4), supera l'intersezione a rotatoria esistente (per la quale **si prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti - CRE.01), svolta a destra (I2PUB.01) e prosegue lungo un sentiero (foto 47) che si posiziona tra la Ex SP10 e la Salina Manna. Il sentiero si estende per circa 920 m e trova conclusione all'altezza della Via Turr'e sa Mora; si presenta con una sezione di larghezza pari a circa 4,00 m e fondo in terra battuta in cattive condizioni (SDBS.H).

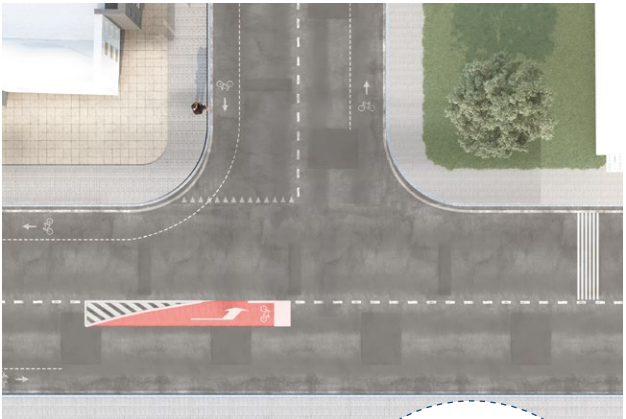
Il progetto prevede un cambio delle regole d'uso consentendo l'accesso ai soli mezzi autorizzati e il transito in sede promiscua attraverso l'organizzazione di una Zona 30, la posa di segnaletica verticale e la sistemazione del fondo del sentiero con stabilizzato misto cava (DBV.09H).



DBC.S4



DBV.S4



I2PUB.01



CRE.01



DBV.09H



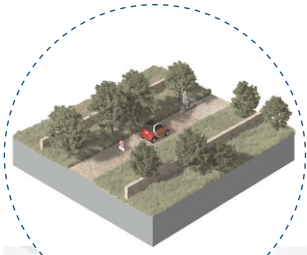
Al termine del suddetto sentiero, l'itinerario prosegue lungo la Ex SP10 in direzione nord per 830 m sino all'intersezione a rotatoria con la strada per Sa Mesa Longa. La strada (foto 48) presenta una sezione in leggero rilevato, di larghezza pari a circa 6,00 m, una corsia per senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato. Presenta inoltre banchine non pavimentate lungo ambo i lati. La rotatoria, invece, presenta una corona giratoria di larghezza pari a 5,00 m e pavimentazione in asfalto in buono stato. Considerato che il flusso veicolare risulta molto basso, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** inoltre la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo (DBV.S4). In corrispondenza dell'intersezione a rotatoria, **il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente un attraversamento in sicurezza per gli utenti (CRE.01). Superata la rotatoria l'itinerario prosegue in direzione est attraverso una strada vicinale (foto 49) per una lunghezza di circa 1,3 km che trova conclusione in corrispondenza dell'intersezione con la SP80 in località Sa Marigosa. La strada si presenta in leggero rilevato, con una corsia per senso di marcia e larghezza di circa 6,00 m, con fondo in asfalto in buono stato (SDBV.A) e permette di raggiungere il borgo di Sa Rocca Tunda.



Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBV.S4). Durante il tratto è possibile raggiungere, attraverso accessi diretti, le spiagge di Sa Marigosa, Sa Rocca Tunda e su Crastu biancu. Oltrepassata l'intersezione con la SP80 (A2PEB.01X), il percorso si sviluppa per ulteriori 2,3 km sulla Via Zenti Arrubia (foto 50) e, abbandonata la frazione di Rocca Tunda, prosegue lungo la sua prosecuzione in ambito extraurbano sino all'intersezione con un'altra strada vicinale disposta perpendicolarmente. La strada presenta una pendenza media intorno all'1,8% (suddivisibile in due livellette successive, una con pendenza positiva e una con pendenza negativa), una sezione in leggero rilevato di larghezza pari a circa 5,50 m e fondo in terra battuta in buono stato. **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, prevedendo la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e posa di segnaletica verticale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (DBV.09H). Lungo il tratto l'itinerario interseca una serie di strade vicinali a bassissima intensità di traffico, in corrispondenza delle quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale (I2PEV.02).



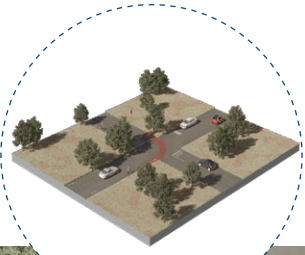
DBV.S4



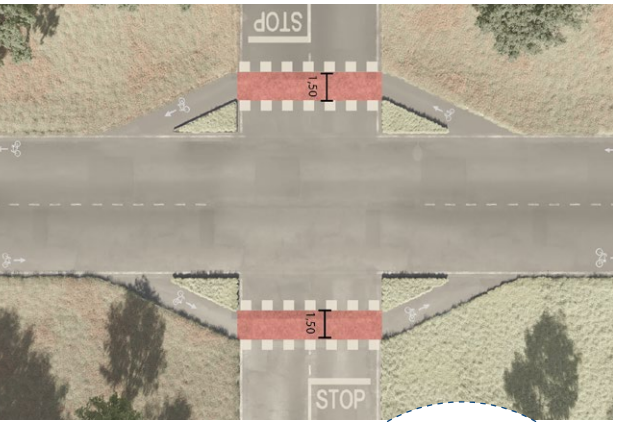
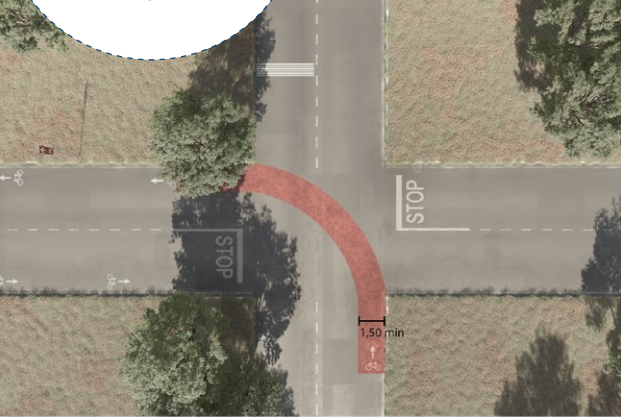
DBV.09H



CRE.01



I2PEV.02



A2PEB.01X



Raggiunta l'intersezione con la suddetta strada vicinale, l'itinerario svolta a sinistra (**I2PEV.02**) e prosegue in direzione nord est per un tratto di 990 m sino ad incontrare un ponte che consente di attraversare l'imbocco allo Stagno di Is Benas. La strada si presenta con una sezione in leggero rilevato larga circa 3,50 m e fondo in terra battuta (**foto 51**).

Anche in questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, data la bassa intensità di traffico, la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.09H**).

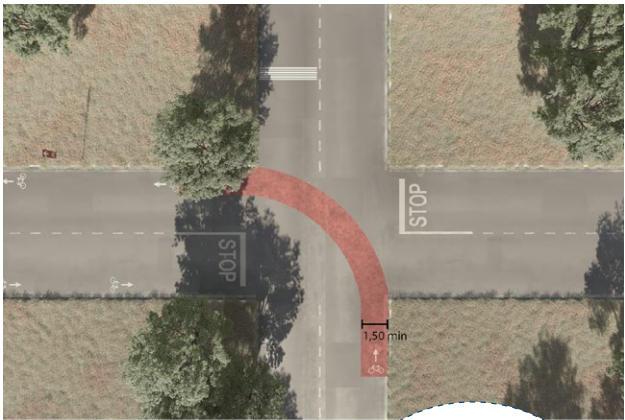
Per quanto riguarda il ponte in prossimità dello Stagno di Is Benas, lo stesso si presenta con una sezione di circa 2,00 m, barriere laterali in buono stato e pavimentazione in legno, per una luce di circa 10 m. **Il progetto prevede** l'utilizzo della suddetta opera d'arte in sede promiscua senza apportarvi modifiche (**DBP.S3**).

Superato il ponte, il percorso ciclabile prosegue sul bordo lagunare di Is Benas per ulteriori 2,3 km circa addentrandosi nella Pineta di Is Arenas sino all'intersezione con la strada vicinale Località Is Arenas, posta in sinistra. La strada si presenta in leggero rilevato, con una sezione di circa 4,60 m di larghezza e fondo in terra battuta in buono stato di conservazione. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi flussi di traffico, la sistemazione del fondo in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (**DBV.09H**).

All'intersezione con la strada Località Is Arenas, che si sviluppa all'interno dell'omonima pineta, la ciclovía svolta a sinistra (**I2PEV.02**) e prosegue lungo la stessa per 1,5 km, ricongiungendosi alla variante Oristano – Is Arenas. La strada si presenta con una sezione al piano di campagna larga circa 4,70 m e con fondo in terra battuta. **Il progetto prevede**, in continuità col tratto precedente, una percorrenza in sede promiscua e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.09H**). In questo punto **Il progetto prevede** l'inserimento di un'area attrezzata per la sosta dei cicloturisti (**fig.2**).



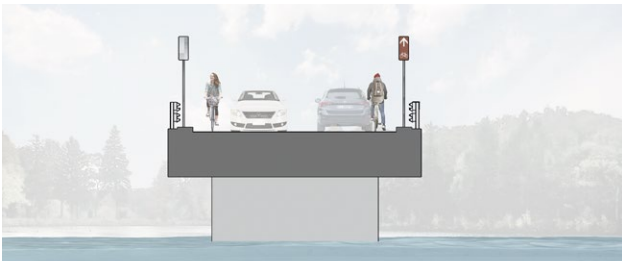
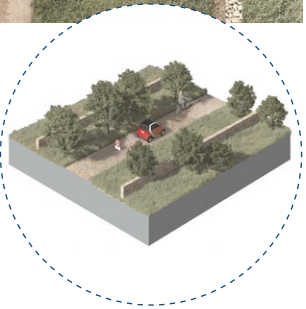
Foto 51



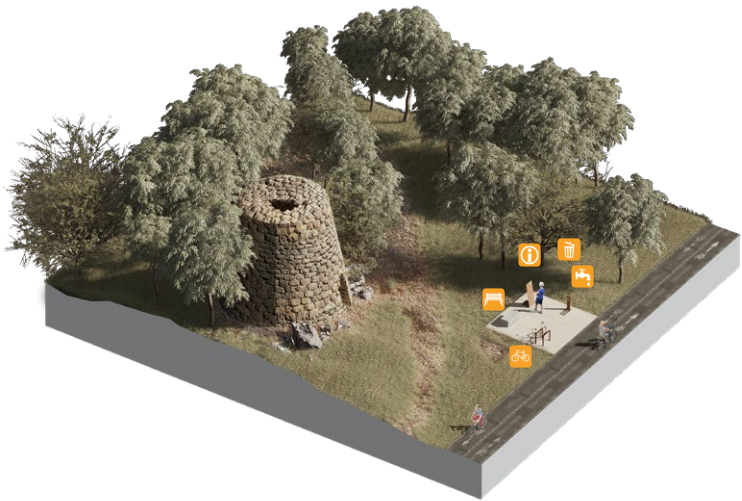
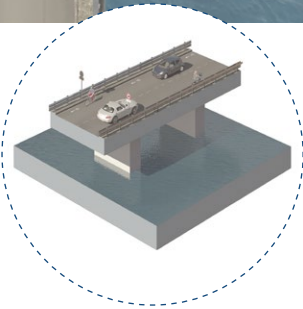
I2PEV.02



DBV.09H



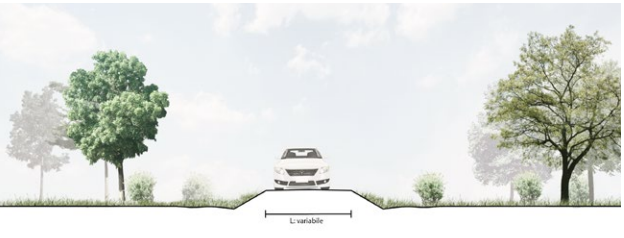
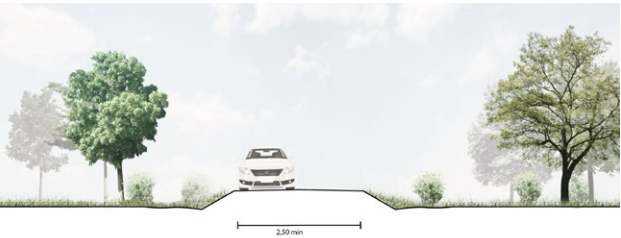
DBP.S3



- Portabiciclette
- Fontana
- Cestino rifiuti
- Pannello informativo
- Sedute

Fig. 2 - Area di sosta semplice extraurbana

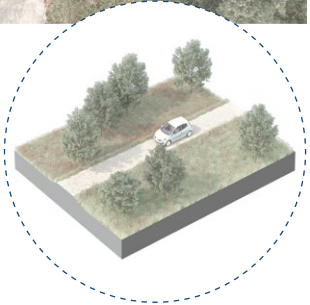
SEZIONI STATO DI FATTO



SDBV.A



SDBS.H



QUINTO TRATTO

PINETA – S. CATERINA

Lunghezza: 12,8 km
Origine: pineta Is Arenas
Fine: SS292 Santa Caterina di Pittinuri
Aree di cicloservizi presenti:
pineta Is Arenas: area di sosta semplice extraurbana
via Salamedì, (Santa Caterina di Pittinuri): area di sosta semplice urbana

Legenda colori mappa

- Percorso arancio - ciclovia in sede promiscua
- Percorso blu - ciclovia in sede propria
- Percorso viola - ciclovia in sede promiscua valicabile
- Percorso nero - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse



Spiaggia Is Arenas,
Narbolia



Antica città di Cornus,
Cuglieri



S`Archittu,
Cuglieri



FINE
Santa Caterina di Pittinuri



INIZIO
Pineta Is Arenas,
San Vero Milis

L'itinerario si sviluppa all'interno della pineta di Is Arenas su una strada vicinale che interessa i territori comunali di San Vero Milis e Narbolia e prosegue per circa 6,00 km sino a giungere in prossimità della SS292, su un terreno prevalentemente pianeggiante (pendenza media intorno al 2%). La strada (foto 52) presenta una sezione alla quota del piano di campagna di larghezza variabile, lungo il percorso, tra i 3,00 e i 5,30 m e fondo in terra battuta in buone condizioni (SDBV.H). Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua, possibile grazie ai bassissimi flussi di traffico, l'istituzione di un limite di velocità a 30 km/h, la sistemazione della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (DBV.09H). Lungo questo tratto l'itinerario passa nelle vicinanze del Golf club Is Arenas ed è collegato alla Spiaggia omonima attraverso diversi sentieri che si incontrano lungo il tracciato. Lambisce inoltre i Camping Bella Sardinia e Nurapolis, intersecando una serie di sentieri, in corrispondenza dei quali il progetto prevede adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale (I2PEV.02). Superata la pineta il percorso si snoda in direzione nord ovest, parallelamente alla SS292 sino all'intersezione con la strada di ingresso alla Spiaggia Binzale 'e Mare (sulla sinistra), attraverso una strada vicinale che presenta differenti caratteristiche lungo il suo sviluppo:

- un primo tratto (foto 53), pari a circa 450 m, con fondo in asfalto in buono stato di conservazione, una corsia per senso di marcia e una sezione, a mezzacosta, di larghezza pari a circa 6,00 m (SDBV.A);
- un secondo tratto, pari a circa 990 m, con fondo in terra naturale in buono stato di conservazione, doppio senso di marcia e una sezione, a mezzacosta,



Foto 52



Foto 53

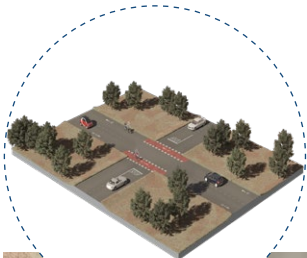
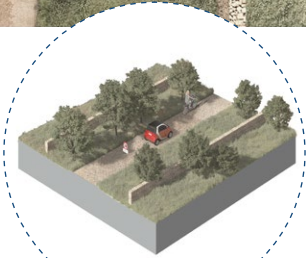


Foto 54

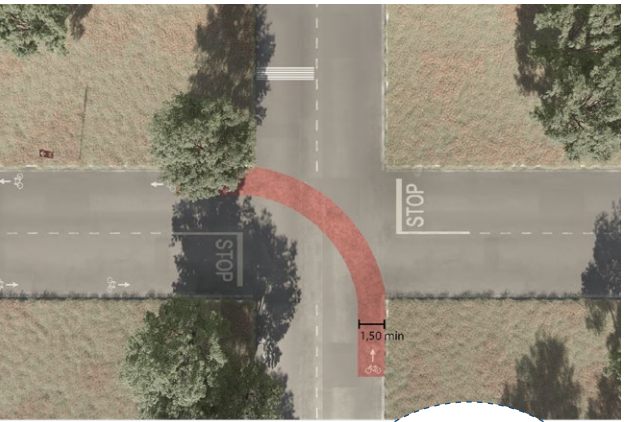
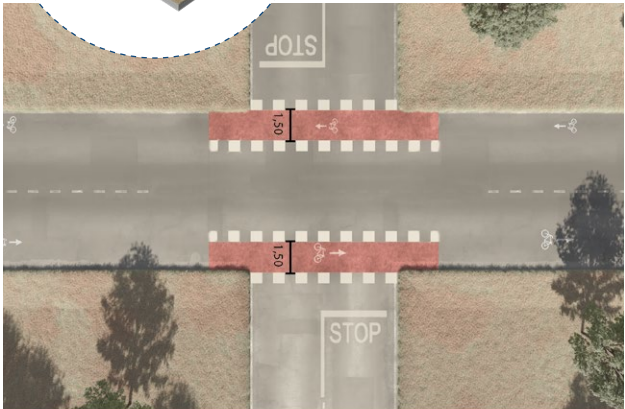
di larghezza che varia tra i 3,00 e i 4,00 m lungo il suo sviluppo (SDBV.M01). Il progetto prevede il transito in sede promiscua con i veicoli, l'imposizione di un limite di velocità a 30 km/h e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale, limitatamente ai tratti in asfalto (DBV.S3), e la posa di segnaletica verticale (DBV.09H). Il percorso transita nelle vicinanze del Ponte Romano de Su Riu Ozzana. La strada si ricongiunge alla SS292 (foto 54), supera l'intersezione con la strada di ingresso alla Spiaggia Binzale 'e Mare con un attraversamento sicuro e segnalato (A2PEV.01T), e prosegue parallelamente ad essa lungo un sentiero sino alle porte del centro abitato di Torre del Pozzo, per un tratto di 530 m. Il sentiero si presenta con una sezione al livello del piano di campagna, larga circa 4,20 m e con fondo in terra battuta. Il progetto prevede la modifica delle regole d'uso della strada limitando il transito alle sole biciclette: il sentiero si configura quindi come una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento. L'intervento prevede la sistemazione del fondo con stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale (BB.09H).



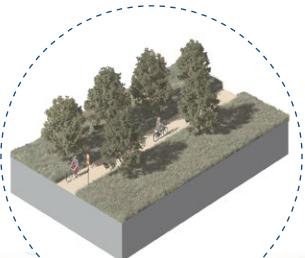
DBV.09H



A2PEV.01T



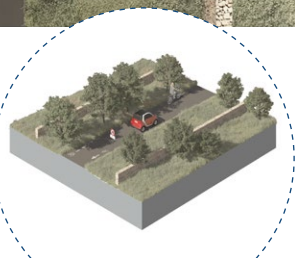
I2PEV.02



BB.09H



DBV.S3



Terminato il suddetto sentiero, la ciclovia si ricongiunge alla SS292 e prosegue per circa 240 m lungo la stessa, sino all'ingresso al centro abitato di Torre del Pozzo e in particolare in corrispondenza dell'intersezione con la Via Sa Tonaria (posta in sinistra). La SS292 presenta una sezione, in leggero rilevato, di larghezza pari a circa 7,50 m, una corsia per senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato (foto 55 - [SEPSR.02](#)). Presenta inoltre banchine non pavimentate lungo ambo i lati di larghezza variabile dai 2,50 ai 3,00 m lungo il suo sviluppo; sulla parte sinistra è presente un guard-rail che si estende per 620 m circa.

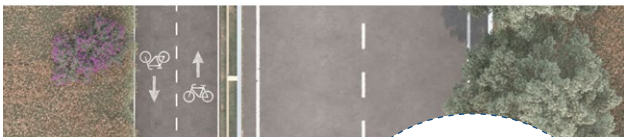
Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria di larghezza pari a 2,50 m ricavata con un allargamento sul lato sinistro della piattaforma stradale, con una pavimentazione in asfalto e separata dalla sede viaria tramite un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm.

All'interno del centro abitato di Torre del Pozzo, l'itinerario si sviluppa lungo la SS292 per l'intero abitato che si estende per circa 390 m. La strada statale si presenta con una sezione di circa 5,00 m di larghezza, a doppio senso di marcia e con una pavimentazione in asfalto in buono stato (foto 56). Presenta inoltre banchine in parte pavimentate e in parte in terra naturale e guard-rail, alternati su entrambi i lati. Considerando i bassi volumi di traffico registrati lungo la strada statale e considerando che il tratto si sviluppa all'interno di un agglomerato urbano, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua

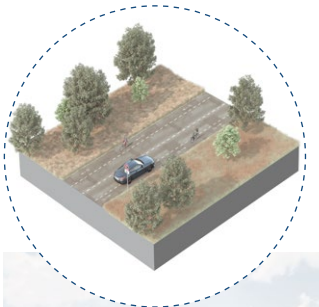
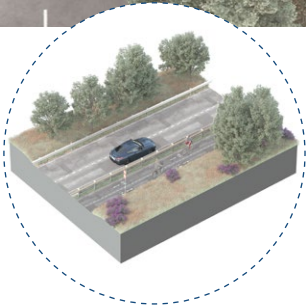


con i veicoli, l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBC.S4**). In corrispondenza di Via Sa Tonaria **si prevede** la realizzazione di un attraversamento monodirezionale, sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e correlato da segnaletica verticale che possa permettere la transizione tra la pista ciclabile in sede propria, relativa al tratto precedente, e il percorso promiscuo (**A1MURa.01**).

Abbandonato il centro abitato di Torre del Pozzo, la ciclovia prosegue ancora lungo la SS292 per un tratto di circa 340 m in cui percorre una serie di tornanti raggiungendo le porte del centro abitato di S'Archittu, in corrispondenza dell'intersezione con la strada che conduce alla Chiesa di Torre del Pozzo (posta in destra). La strada si presenta con le medesime caratteristiche del tratto precedente (foto 57). **Il progetto prevede**, quindi, il medesimo intervento del tratto precedente, ovvero una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**).



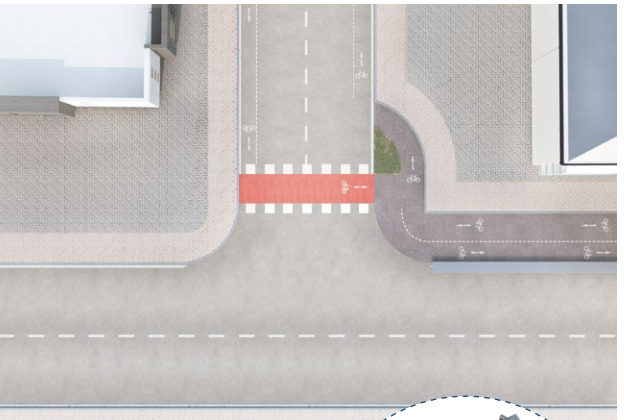
A1BE.01M.03



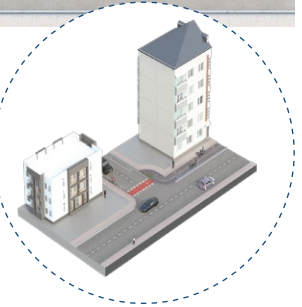
DBO.S4



DBC.S4



A1MURa.01



All'interno del centro abitato di S'Archittu, la ciclovia prosegue ancora lungo la SS292 in direzione nord per un tratto di 770 m che presenta una difficoltà media con livellette di pendenza intorno al 6%. La strada presenta una sezione a mezzacosta con strapiombo sul mare nel lato sinistro, una larghezza di circa 6,50 m e opere di protezione laterale in buono stato di conservazione (**foto 58 - SEPSM.5**). **Il progetto prevede** ancora il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso la previsione dell'istituzione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBC.S4**). Lungo questo tratto si può accedere alla passeggiata dell'Arco sino a raggiungere la spiaggia omonima e il monumento naturale della scogliera di S'Archittu, roccia a forma d'arco. Il 'ponte' naturale è incantevole al tramonto, quando il sole arancione sembra incastrarsi dentro, quasi imprigionato nell'arco. Superato anche il centro abitato di S'Archittu, l'itinerario prosegue per 360 m sino all'intersezione con una strada vicinale, disposta perpendicolarmente alla SS292. Anche per quest'ultimo tratto, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBO.S4**).

Superata l'intersezione con la suddetta strada vicinale, la ciclovia prosegue per ulteriori 350 m sino all'intersezione con un'altra strada vicinale posta in destra sempre lungo la SS292. La strada statale si sviluppa su una livelletta di pendenza positiva intorno al 3,5%, presenta con una sezione stradale in leggero rilevato, una carreggiata larga 6,00 m in asfalto in buono stato e cunette su entrambi i lati (**SEPSR.02**). **Il progetto prevede** un cambio di tipologia di sede con la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria di larghezza pari a 2,50 m ricavata sul lato destro dell'infrastruttura viaria, con la conseguente realizzazione di una nuova cunetta. Quest'ultima sarà separata

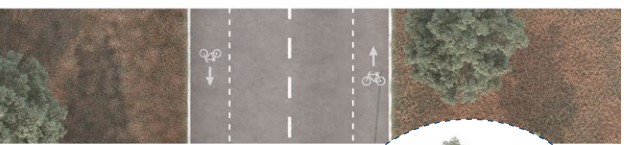
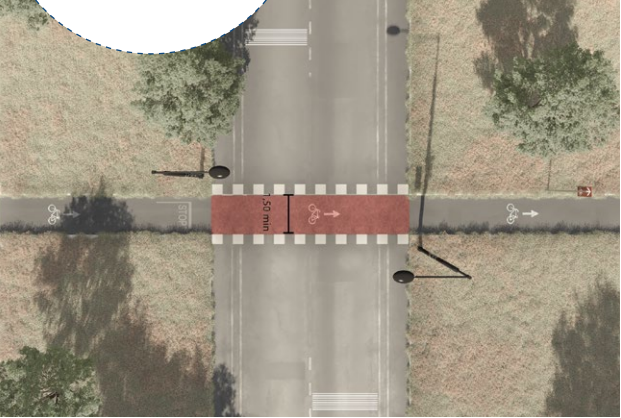
dal flusso veicolare attraverso un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.01**). Per favorire la transizione tra la sede promiscua e la sede propria **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento monodirezionale delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da segnaletica verticale e adeguate misure di moderazione del traffico, tra cui dispositivi di rallentamento delle auto e adeguata illuminazione (**A1MEM.01**). Una volta raggiunta l'intersezione con la strada vicinale posta in destra, l'itinerario abbandona la SS292 per proseguire lungo la stessa per un tratto di 140 m circa, sino all'intersezione con un sentiero posto in sinistra. La strada vicinale si presenta con una sezione in leggero rilevato di larghezza pari a circa 3,50 m e fondo in asfalto in buone condizioni (**foto 59 - SDBV.A**). Trattandosi di una strada a bassa intensità di traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.S3**). In corrispondenza del cambio di tipologia di sede (da propria a promiscua), **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e messi in sicurezza mediante segnaletica orizzontale e verticale che consente al flusso ciclabile di uniformarsi a quello veicolare (**A1MEV.01**).



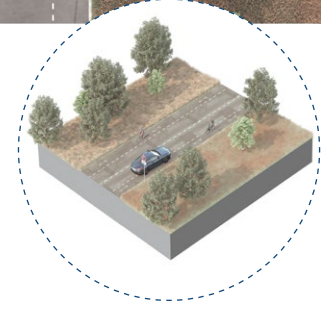
DBC.S4



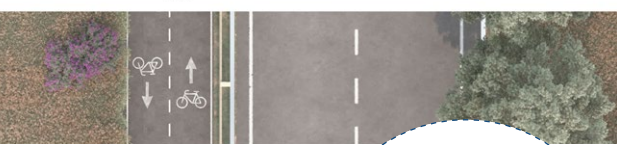
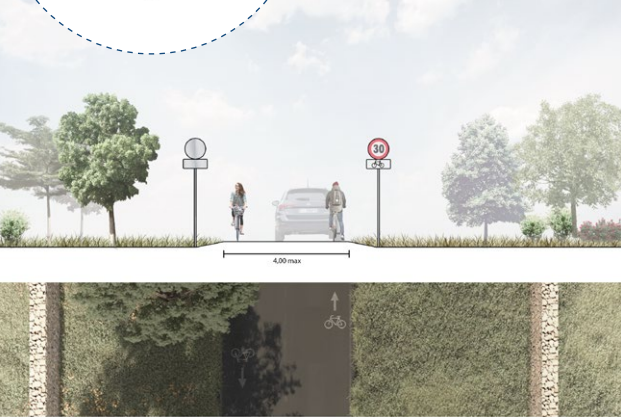
A1MEM.01



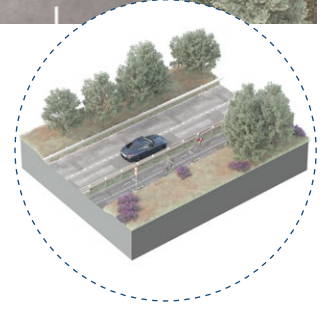
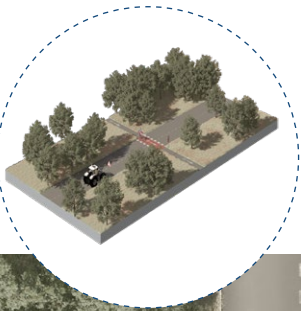
DBO.S4



DBV.S3



A1BE.01M.01



A1MEV.01



La ciclovia prosegue quindi lungo il sentiero posto in sinistra (**I2PEV.01**), che si estende per circa 190 m sino a raggiungere la Via Salamedu. Il sentiero si presenta con una sezione alla quota del piano di campagna di 2,30 m di larghezza, con un fondo in sterrato incolto (**SDBS.M**). **Il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava (con un allargamento a 3,50 m), ovvero la posa di segnaletica verticale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.09M**).

Raggiunta la Via Salamedu, l'itinerario svolta nuovamente a sinistra (**I2PEV.02**) e prosegue lungo la stessa in direzione del centro abitato di Santa Caterina di Pittinuri. Il tratto si sviluppa in ambito extraurbano per una lunghezza di circa 300 m che si presenta con una sezione di larghezza pari a circa 3,20 m e con fondo in terra battuta e in cui **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.09H**).

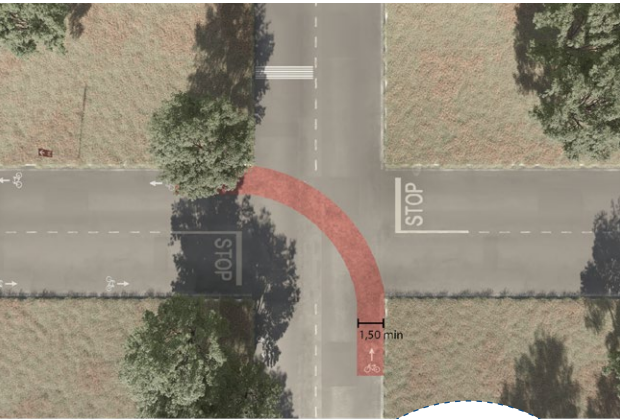
Proseguendo ancora lungo la Via Salamedu, la ciclovia fa ingresso nel centro abitato di Santa Caterina di Pittinuri per circa 290 m sino all'intersezione con la Via delle Cave. Questo tratto della Via Salamedu si presenta con una carreggiata di larghezza pari a circa 6,80 m, marciapiede sul lato sinistro e fondo in asfalto in buone condizioni (**foto 60**).

Il progetto prevede il transito in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione, ovvero il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critici (**DBC.S4**).

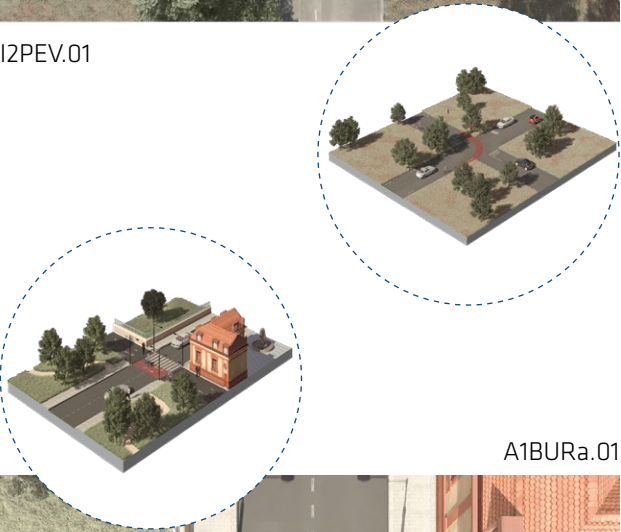
La scelta di non proseguire lungo la SS292 per raggiungere il centro abitato di Santa Caterina di Pittinuri, deriva dal fatto che il tratto in questione risulta tortuoso e con pendenze medie elevate intorno al 5% e, in alcuni punti, non

risulta garantita un'adeguata distanza di visibilità. Al contrario, la strada vicinale presenta una pendenza media negativa intorno all'1,5% e uno sviluppo planimetrico abbastanza lineare.

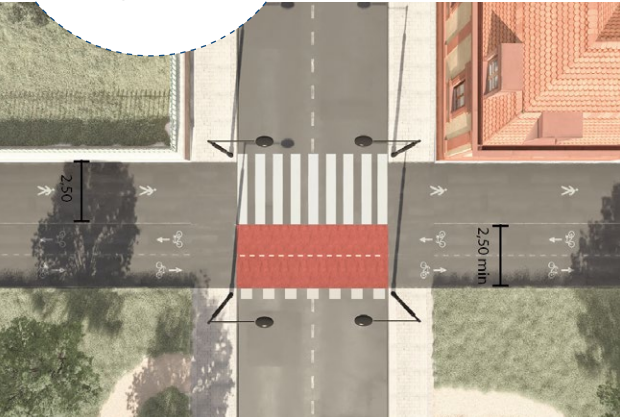
All'interno del centro urbano di Santa Caterina di Pittinuri, la ciclovia si ricongiunge con il Corso Alagon (tratto di penetrazione urbana della SS292), dopo aver attraversato la Via delle Cave con un attraversamento sicuro e segnalato (**A1BURa.01**) e prosegue parallelamente alla stessa per circa 110 m sino all'intersezione con la Salita Santa Caterina posta in destra. La strada statale si presenta con una carreggiata stradale di 7,00 m, parcheggi in linea su entrambi i lati di circa 2,30 m di larghezza e marciapiede alberato sul lato destro di larghezza pari a circa 2,30 m (**foto 61**). **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria di larghezza pari a 2,50 m ricavata sul lato destro dell'infrastruttura viaria, eliminando i parcheggi sul lato destro e ridimensionando la carreggiata per recuperare 80 cm necessari ad ottenere una sezione ciclabile di 2,50 m e un cordolo di 50 cm (**A1BU.01A**). Superata la Salita Santa Caterina con un attraversamento bidirezionale a raso sicuro e segnalato (**A1BURa.01**), la ciclovia si addentra nell'area parcheggio adiacente (con fondo in asfalto) e si sviluppa sul lato destro più esterno dello stesso per circa 110 m, sino a raggiungere un ponte ciclopedonale esistente che supera un canalone che sfocia verso il mare. L'infrastruttura ciclabile all'interno del parcheggio viene ricavata utilizzando parte dell'area per realizzare una pista ciclabile in sede propria larga 2,50 m protetta con un cordolo in c.a. di 50 cm (**A1BU.01A**).



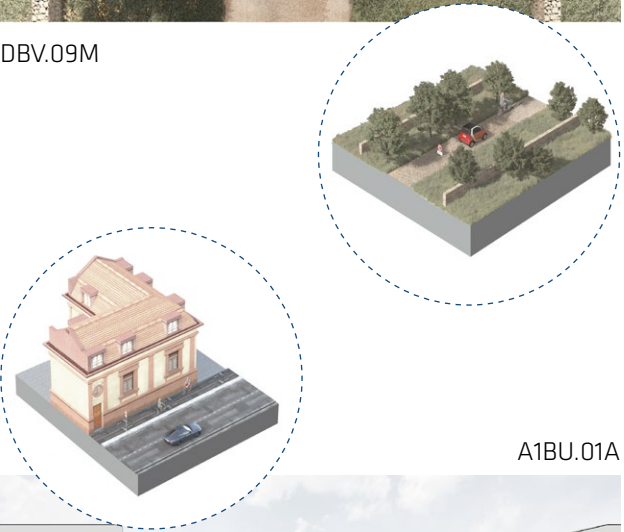
I2PEV.01



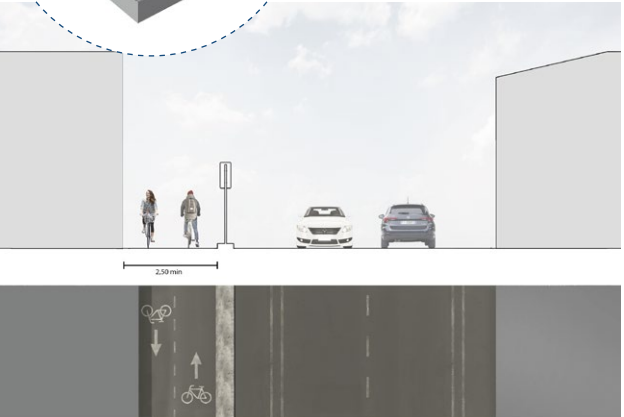
A1BURa.01



DBV.09M



A1BU.01A



DBC.S4



Raggiunto il ponte ciclopedonale esistente (foto 62), che si presenta con una luce di circa 70 m, una struttura in c.a., pavimentazione in legno per una larghezza di 2,50 m e dotato di opere di protezione laterale in buono stato di conservazione, la ciclovia lo supera portandosi dall'altro lato riagganciandosi ad uno stradello esistente. Lungo il ponte, **il progetto prevede** l'utilizzo dell'infrastruttura esistente senza apportare alcuna modifica (B6B.1005). Da qui l'itinerario prosegue lungo uno stradello esistente per circa 110 m, sino ad intersecare nuovamente la SS292 in ambito urbano. Lo stradello si presenta con una sezione di circa 3,60 m di larghezza, una pavimentazione in terra battuta e delimitato in destra da una staccionata in legno. **Il progetto prevede** l'utilizzo del sedime per la realizzazione di una sede propria non in affiancamento con una pavimentazione in stabilizzato misto cava (BB.09H). Ricongiunto con la SS292, l'itinerario prosegue in direzione nord attraverso il Corso Alagon per 950 m (sino all'uscita del centro abitato). La strada si presenta con una sezione di larghezza pari a circa 6,50 m con fondo in asfalto in buono stato, una corsia per senso di marcia e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1,00 e 1,80 m lungo il suo sviluppo (foto 63). **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 urbana e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** il tracciamento di una corsia ciclabile posta a destra delle corsie veicolari, delimitata mediante una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e la predisposizione di elementi

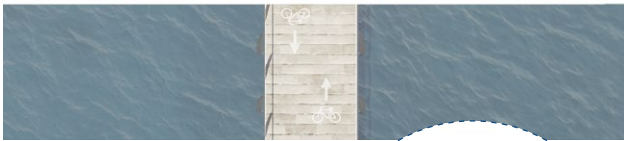


Foto 62

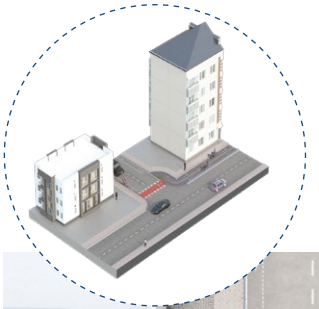
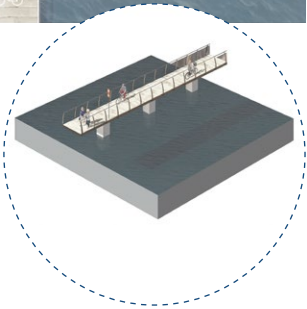


Foto 63

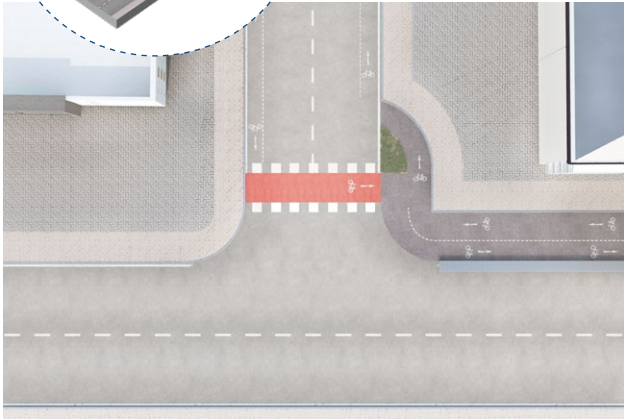
di traffic calming per la riduzione della velocità dei veicoli motorizzati in particolari punti critico (DBC.S4). Si precisa che, in corrispondenza del cambio di tipologia tra il sentiero e la SS292 e in conclusione del tratto in promiscuo, **il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento monodirezionale per consentire la transizione da sede propria a sede promiscua e viceversa. Lo stesso sarà delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da segnaletica verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) (A1MURa.01).



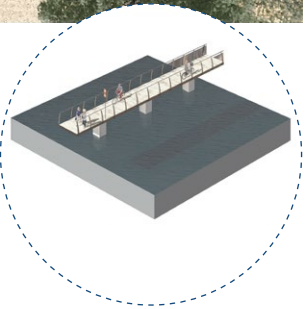
B6B.1005



A1MURa.01



BB.09H



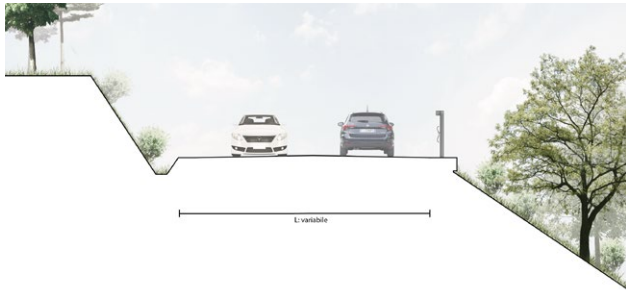
DBC.S4



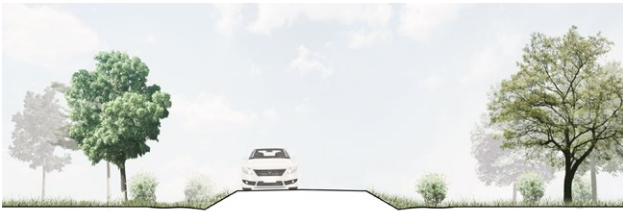
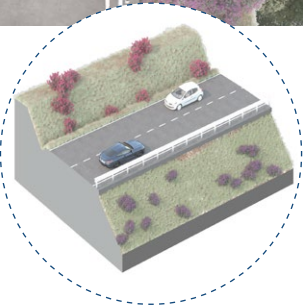
SEZIONI STATO DI FATTO



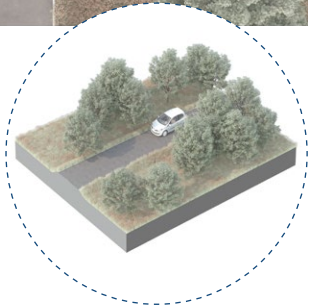
SEPSR.02



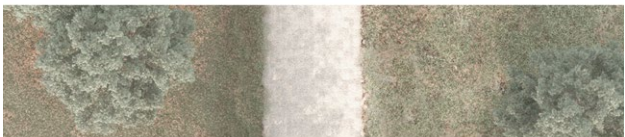
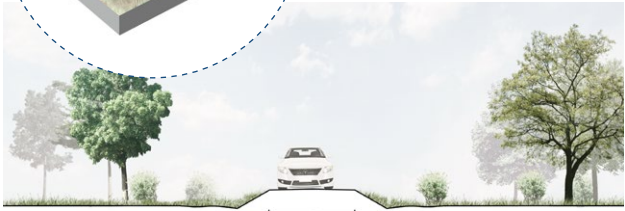
SEPSM.5



SDBV.A



SDBS.M



SESTO TRATTO

S. CATERINA – SENNARIOLO

Lunghezza: 17,1 km
Origine: SS292 Santa Caterina di Pittinuri
Fine: Ingresso centro abitato Sennariolo
Aree di cicloservizi presenti:
- : area di sosta semplice extraurbana

- Legenda colori mappa*
- **Percorso blu** - ciclovia in sede propria
 - **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua valicabile
 - **Percorso arancio** - ciclovia in sede promiscua
 - **Percorso nero** - ciclovia su altri tratti
 - **Intersezioni**
 - **Cicloservizi**

Punti di interesse



Cascata Cabu Nieddu,
Cuglieri





Albero Millenario,
Cuglieri





Chiesa Campestre Santu Chirigheddu,
Sennariolo



 **FINE**
Sennariolo

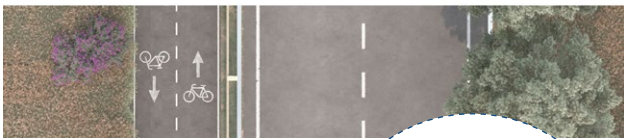
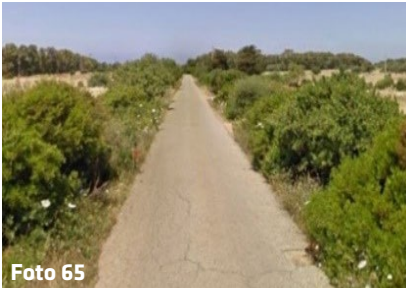
 **INIZIO**
SS292
Santa Caterina di Pittinuri

Superata la borgata di Santa Caterina di Pittinuri, il percorso procede per circa 2,10 km in affiancamento alla SS292, sino all'intersezione con la strada vicinale che conduce alla Chiesa di San Giuseppe Lavoratore, posta in sinistra. La strada statale presenta una sezione in leggero rilevato con banchine non pavimentate lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 3,50 m ed è caratterizzata da una livelletta di pendenza media positiva intorno al 3% (foto 64- [SEPSR.02](#)).

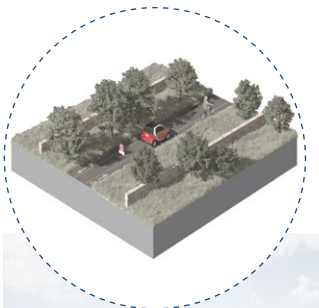
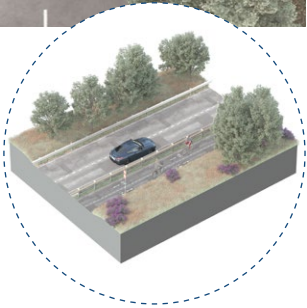
Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria di larghezza pari a 2,50 m ricavata sul lato sinistro dell'infrastruttura viaria, con un allargamento della piattaforma. **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovía a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. La pista sarà delimitata dal flusso veicolare attraverso un guardrail di protezione (**A1BE.01M.03**). Si precisa che il passaggio dalla sede promiscua interna al centro abitato alla sede propria in ambito extraurbano avviene tramite un attraversamento monodirezionale che consente ai flussi ciclabili di portarsi sul lato sinistro della carreggiata. **Il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento sicuro, segnalato ed adeguatamente illuminato, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale. L'attraversamento sarà delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità tra cui dissuasori ottici ed acustici e cambiamento cromatico della pavimentazione (**A1MEM.01**). Inoltre, lungo il tratto si superano una serie di accessi privati posti sul lato sinistro, per i quali **si prevede** un'adeguata segnalazione e attraversamento in sicurezza.

Raggiunta la strada vicinale posta in sinistra rispetto alla SS292, l'itinerario svolta e prosegue lungo la stessa in direzione nord ovest per 550 m sino all'intersezione con la strada vicinale (posta in destra) poco prima della Chiesa di San Giuseppe Lavoratore. La strada vicinale presenta una corsia per senso di marcia, una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 65 - [SDBV.A](#)). **Il progetto prevede** nuovamente un cambio di tipologia di sede passando ad una percorrenza promiscua con

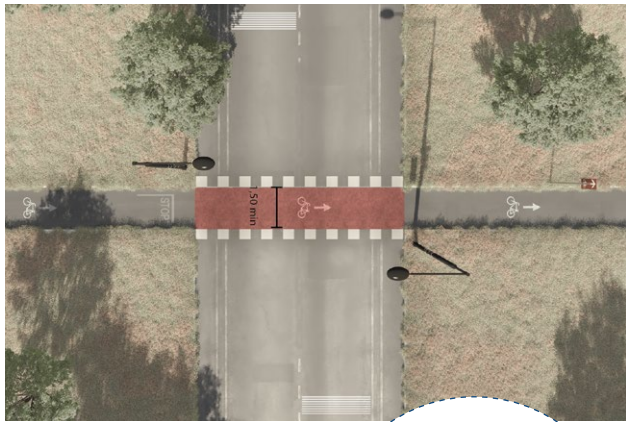
i veicoli, possibile grazie ai bassissimi volumi di traffico registrati lungo il tronco. **L'intervento prevede**, in corrispondenza dell'intersezione di ingresso alla strada vicinale, la realizzazione di un attraversamento monodirezionale a raso per agevolare la transizione da sede propria a sede promiscua (**A1MEV.01**) e lungo la strada vicinale la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) oltre all'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.S4**).



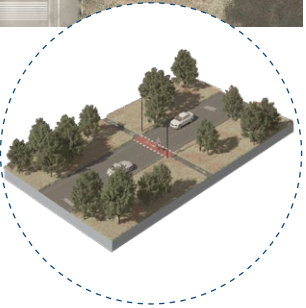
A1BE.01M.03



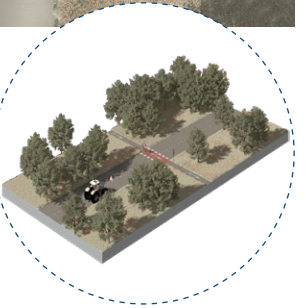
DBV.S4



A1MEM.01



A1MEV.01

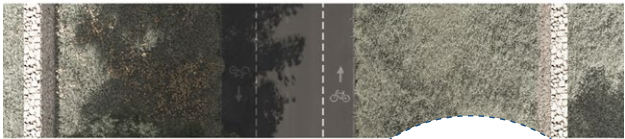


L'itinerario prosegue in destra lungo una seconda strada vicinale per un primo tratto di circa 2,4 km che termina in corrispondenza dell'intersezione con una strada vicinale posta in sinistra che porta all'agriturismo Pedramanna. Lo sviluppo altimetrico del suddetto tratti si identifica attraverso una serie di livellette che presentano una pendenza media intorno al 3% circa; per quanto riguarda la geometria stradale, la stessa si presenta con una sezione alla quota del piano di campagna di larghezza variabile tra i 4,20 e i 4,70 m su fondo in asfalto in buone condizioni (foto 66 - [SDBV.A](#)). In continuità col tratto precedente, **il progetto prevede** ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h ([DBV.S4](#)). Lungo il medesimo tratto, dopo circa 880 m, la ciclovia supera un canale attraverso un ponte stradale esistente ([SDBA.P.A.03A](#)) che si estende per circa 5 m e non presenta barriere laterali di protezione. Per incrementare la sicurezza dei ciclisti **il progetto prevede** la posa in opera di parapetti in acciaio (N3); dopo circa 1,2 km supera un secondo canale attraverso un ponte stradale esistente di luce pari a circa 15 m anch'esso privo di barriere laterali di protezione. Anche in questo caso, **il progetto prevede** la posa di parapetti in acciaio (N3) a garanzia di una maggiore sicurezza dell'utenza. Giunto all'intersezione con la suddetta strada vicinale posta in sinistra, la ciclovia prosegue in direzione nord-est per ulteriori 1,6 km, sino ad incontrare una strada vicinale posta in destra. Il tratto si sviluppa su livellette di pendenza media del 2% circa, con una sezione stradale alla quota del piano di campagna che si compone di:

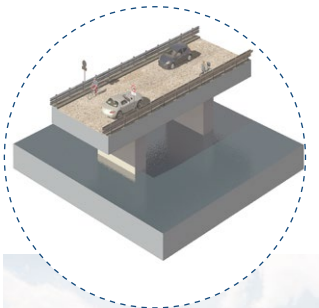
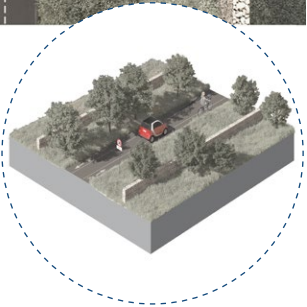
- un primo tratto di 1 km che si presenta con una sezione di larghezza pari a 4,20 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione ([SDBV.A](#)), per il quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da

pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) ([DBV.S4](#));

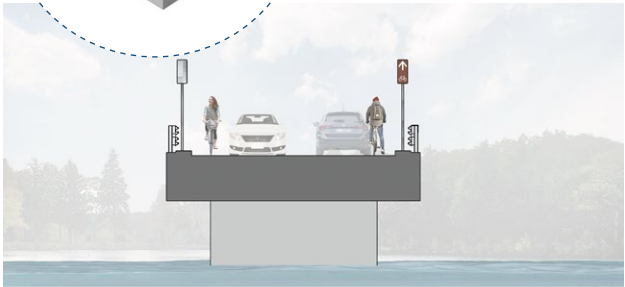
- un secondo tratto di 600 m che si presenta con una sezione di larghezza pari a 4,50 m e fondo in sterrato, per il quale **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di adeguata segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava ([DBV.09H](#)). Lungo il medesimo tratto il percorso incontra due ponticelli stradali (foto 67) per superare dei piccoli rii, il primo dopo circa 260 m e il secondo dopo ulteriori 800 m circa, entrambi caratterizzati da uno sviluppo di 10,00 m, una sezione di larghezza pari a circa 4,00 m e dalla presenza di opere di protezione laterale in cattivo stato ([SDBA.P.A.03G](#)). **Il progetto prevede** l'adeguamento delle opere di protezione laterale attraverso la posa in opera di parapetti in acciaio (N3). Superata l'intersezione con la strada vicinale posa in destra ([I2PEV.02](#)), l'itinerario prosegue in direzione nord ovest per circa 1,6 km sino all'intersezione con una strada vicinale in destra. Questo tratto si presenta con le medesime caratteristiche geometriche del tratto precedente, ovvero una larghezza di circa 4,50 m su fondo in sterrato. Trattandosi ancora di una strada a basso volume di traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di adeguata segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava ([DBV.09H](#)). Lungo questo tratto vengono attraversati tre canali, il primo in prossimità dell'origine del tratto stesso, il secondo dopo circa 1,2 km e il terzo in prossimità della conclusione del tratto. **Il progetto prevede** il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale ([DBP.09H](#)) e la sistemazione dei parapetti in acciaio.



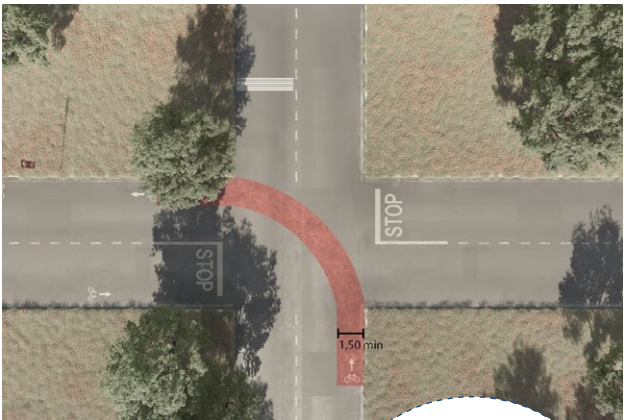
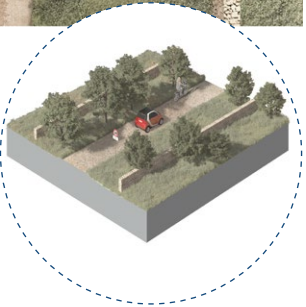
DBV.S4



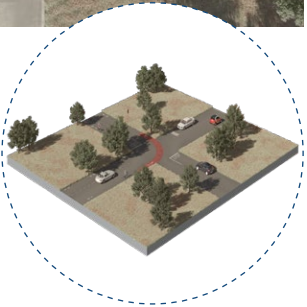
DBP.09H



DBV.09H



I2PEV.02



All'intersezione, la ciclovia svolta sulla destra (**I2PEV.02**) e prosegue in direzione nord est e poi sud est attraverso un'ulteriore strada vicinale (**foto 68**) per un tratto di 3,3 km sino all'intersezione con una strada vicinale disposta parallelamente alla SS292. Questo tratto si compone di:

- un primo tratto di 750 m che presenta una sezione alla quota del piano di campagna di larghezza pari a circa 3,00 m e fondo in terra battuta. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di adeguata segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava (**DBV.09H**);

- un secondo tratto di 2,5 km che presenta una sezione alla quota del piano di campagna di larghezza pari a 4,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (**SDBV.A**). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, in continuità col tratto precedente, la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.S4**). Dopo circa 1,6 km l'itinerario utilizza il sottopassaggio che attraversa la Circonvallazione di Cuglieri, in fase di realizzazione, per il superamento dell'infrastruttura viaria sovrastante. Giunto all'intersezione con la suddetta strada vicinale posta in sinistra, l'itinerario svolta su questa e prosegue per circa 770 m (per tutta la sua estensione), sino all'intersezione con una ulteriore strada vicinale, posta perpendicolarmente, che consente di raggiungere la SS292. Questo tratto si presenta con una sezione stradale alla quota del piano di campagna di larghezza pari a 2,50 m e fondo in terra

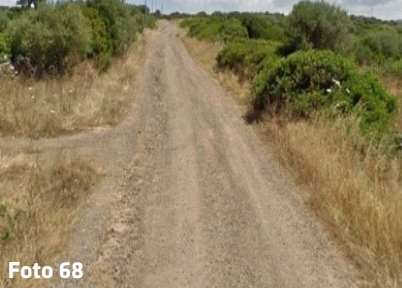


Foto 68

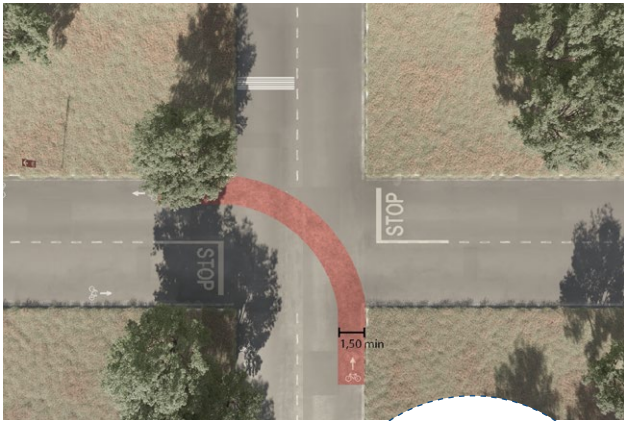


Foto 69

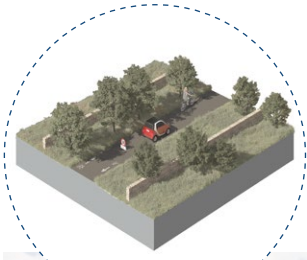
battuta. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, grazie al bassissimo flusso di traffico motorizzato, l'allargamento della sede a 4,00 m con il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di adeguata segnaletica verticale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.09H**). Si precisa che in corrispondenza dell'origine e della conclusione del tratto sono previsti attraversamenti ciclabili per consentire le svolte in sicurezza. **Il progetto prevede** l'adeguata sistemazione e messa in sicurezza dell'area, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**I2PEV.01**). A questo punto, la ciclovia prosegue a destra in direzione della SS292 per un breve tratto di 90 m lungo una strada vicinale con una sezione a quota del piano di campagna di larghezza pari a 3,00 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (**foto 69** - **SDBV.A**). **Il progetto prevede** sempre una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'adeguata posa di segnaletica verticale e orizzontale e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.S3**). Giunto in prossimità della SS292 (quasi all'intersezione), il percorso svolta a sinistra (**I2PEV.01**) lungo un sentiero che si estende per circa 250 m, supera una prima strada vicinale e prosegue sino ad intersecarne una seconda, trovando conclusione. Il sentiero si presenta con una sezione alla quota del piano di campagna larga circa 3,00 m con un fondo in terra naturale (**foto 70** - **SDBS.M**) e delimitato da vegetazione arbustiva su entrambi i lati. **Il progetto prevede** la riconversione del sentiero in una pista ciclabile in sede propria non in affiancamento, con un conseguente cambio delle attuali regole d'uso. **L'intervento prevede** il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava e la posa di segnaletica verticale (**BB.09H**).



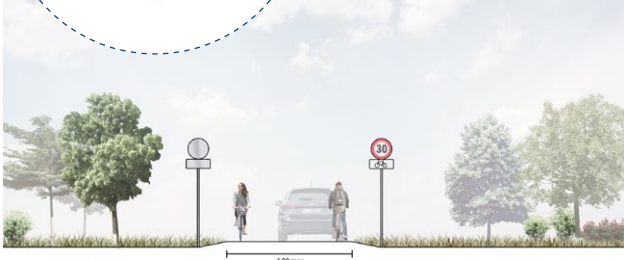
Foto 70



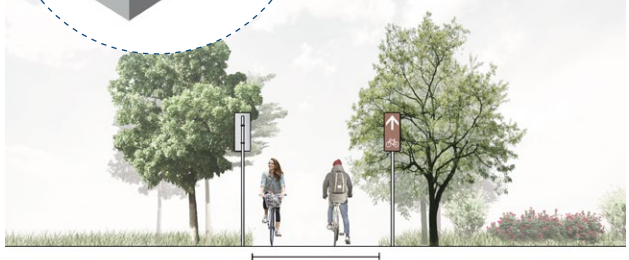
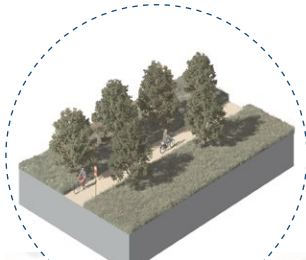
I2PEV.02 - I2PEV.01



DBV.S3



DBV.09H



BB.09H



DBV.S4



A questo punto, terminato il sentiero, la ciclovia prosegue in direzione nord lungo una strada vicinale per un primo tratto di 1,3 km che termina in corrispondenza dell'intersezione con la strada comunale di Tanca Manna perpendicolare alla stessa da cui si può accedere all'Albero Millenario. Questo tratto si presenta con una sezione stradale alla medesima quota del piano di campagna, con una carreggiata stradale larga 4,00 m e pavimentazione in asfalto in buone condizioni (foto 71 - [SDBV.A](#)). Trattandosi di una strada a bassissimo flusso veicolare, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h ([DBV.S4](#)). Lungo il tratto sono presenti due ponti stradali, il primo dopo circa 150 m e il secondo dopo ulteriori 470 m, per i quali **si prevede** la sola posa di segnaletica verticale e orizzontale ([DBP.S4](#) - [SDBA.P.A.03G](#)).

A questo punto, l'itinerario prosegue attraverso varie strade vicinali per un totale di circa 3 km, che trovano conclusione in corrispondenza dell'ingresso al centro abitato di Sennariolo. Trattandosi di una zona montagnosa, il tratto risulta caratterizzato da un susseguirsi di livellette di pendenza media intorno al 6% e presenta dei tratti, con sviluppo limitato entro i 500 m, con pendenze elevate intorno al 10% che rendono la percorrenza alquanto difficoltosa. Le alternative studiate in questo senso sono risultate possedere pendenze più elevate con picchi intorno al 12 - 15%. La zona attraversata è caratterizzata dalla presenza di colture di ulivi, vigne e boschi di notevoli dimensioni. Il patrimonio "verde" di tutto il Montiferru è consistente: nel distretto forestale Montiferru, composto da 11 comuni i sistemi forestali interessano una superficie di quasi 16.000 ettari. Il percorso permette di raggiungere le chiese campestri di Santu Chirigheddu, Sant'Imbenia e il monumento naturale rappresentato dall'Albero Millenario in zona Tanca Manna, in territorio comunale di Cuglieri.

Lungo questi 3 km si possono individuare diversi tratti per i quali sono previsti interventi differenti, quali:

- un primo tratto di 1,7 km che si sviluppa su una sezione stradale alla quota

del piano di campagna di larghezza pari a 4,00 m, pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione e delimitata per alcuni tratti da muretti a secco su entrambi i lati (foto 72 - [SDBV.A](#)). **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale ([DBV.S4](#)). **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo. Lungo questo tratto si superano due ponti stradali, rispettivamente dopo 590 m e 620 m ([DBP.S4](#)) e diverse intersezioni con strade vicinali ([I2PEV.01](#));

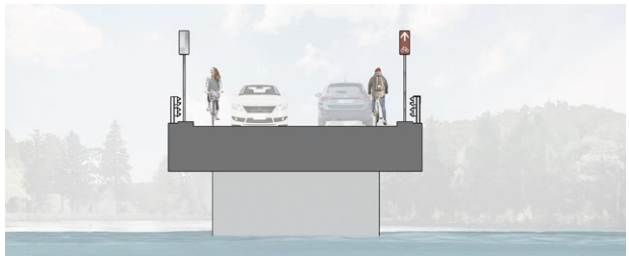
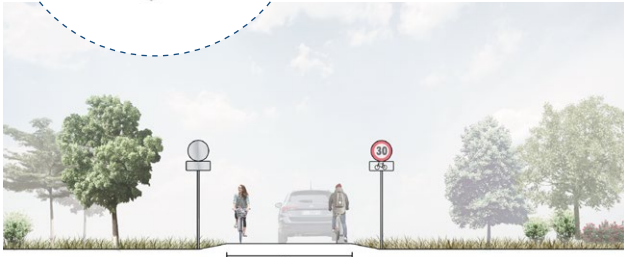
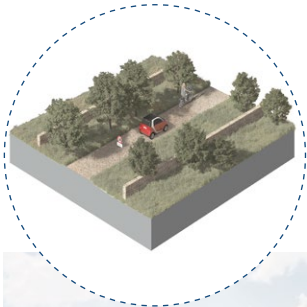
- un secondo tratto di 150 m che si sviluppa su una sezione stradale alla quota del piano di campagna di larghezza pari a 3,00 m, pavimentazione in terra battuta e delimitata parzialmente da muretti a secco su entrambi i lati.

Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di adeguata segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava ([DBV.09H](#)) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h;

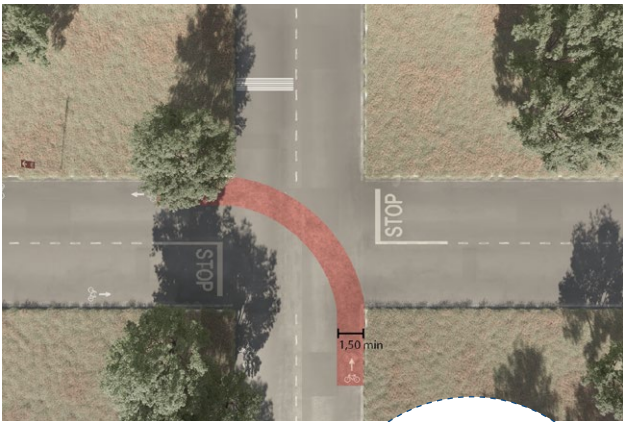
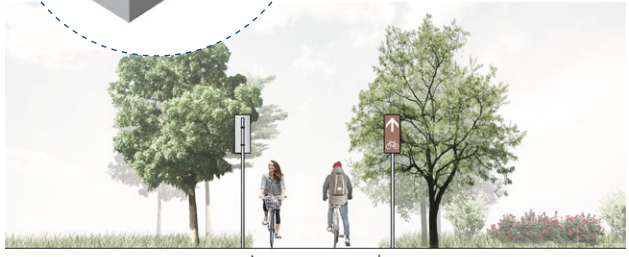
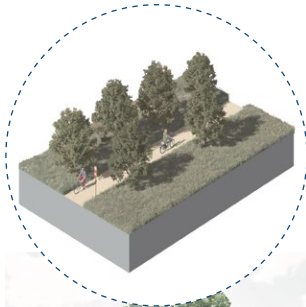
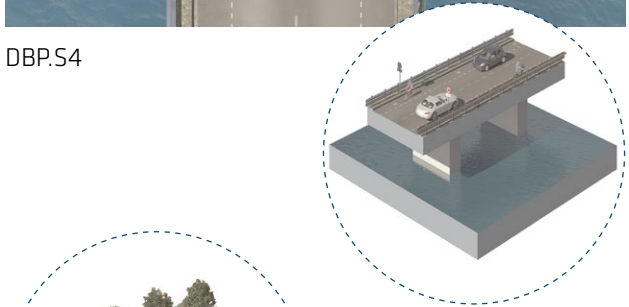
- un terzo tratto di 150 m, di nuova realizzazione, ricavato all'interno di un terreno incolto. **Il progetto prevede** la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale, non in affiancamento, larga 3,00 m e pavimentata in stabilizzato misto cava ([BB.09M](#)). **Si prevede**, inoltre, l'acquisizione delle aree necessarie attraverso l'esproprio;



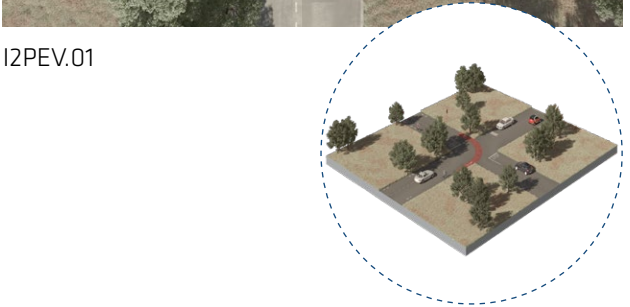
DBV.S4



DBP.S4



I2PEV.01



- un quarto tratto di 380 m (di cui 320 m nel territorio di Cuglieri e i restanti 60 m nel territorio di Sennariolo) che presentano una sezione stradale a mezza costa con rilevato sul lato destro di larghezza pari a 5,00 m su pavimentazione in asfalto in buono stato e cordolo in c.a. sul lato sinistro (**foto 73**).

Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBV.S4**) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h;

- un quinto tratto di 300 m in cui la sezione stradale si presenta ancora a mezza costa ma con rilevato sul lato sinistro, per una larghezza di 5,00 m della carreggiata stradale ma con fondo in sterrato battuto.

Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, il rifacimento della pavimentazione in asfalto e la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (**DBV.01H.S4**) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h;

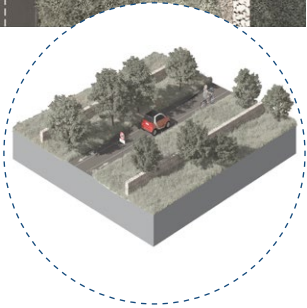
- un sesto tratto di 220 m in cui la sezione stradale si presenta a mezza costa con rilevato sul lato sinistro, per una larghezza di 5,00 m e fondo cementato in buono stato di conservazione. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBV.S4**) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h;

- un settimo tratto di 90 m che termina in corrispondenza dell'ingresso al centro abitato di Sennariolo (in particolare all'intersezione con la Via Su Malafau posta in destra) che presenta una sezione in leggero rilevato larga circa 3,50 m e con fondo in asfalto in scarse condizioni (**foto 74**).

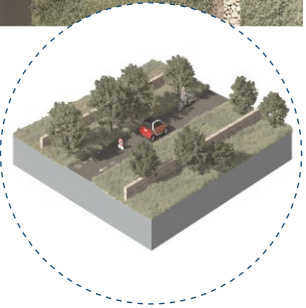
Il progetto prevede sempre una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, il rifacimento della pavimentazione in asfalto e la posa di segnaletica verticale e orizzontale (**DBV.01A02**) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h.



DBV.S4 - DBV.01H.S4



DBV.01A02



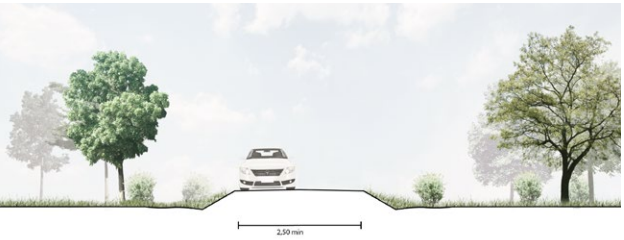
SEZIONI STATO DI FATTO



SEPSR.02



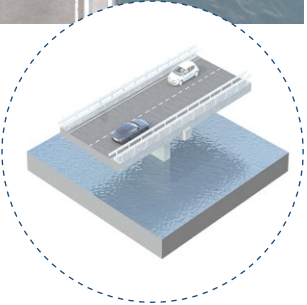
SDBS.M



SDBV.A



SDB.P.A.03A -SDB.P.A.03G



SETTIMO TRATTO

SENNARIOLO - TRESNURAGHES

Lunghezza: 11,2 km
Origine: Sennariolo
Fine: Tresnuraghes
Aree di cicloservizi presenti:
- : area di sosta semplice extraurbana

Legenda colori mappa

- **Percorso blu** - ciclovia in sede propria
- **Percorso viola** - ciclovia in sede promiscua valicabile
- **Percorso arancio** - ciclovia in sede promiscua
- **Percorso nero** - ciclovia su altri tratti
- Intersezioni
- Cicloservizi

Punti di interesse



Piazza Murales,
Flussio



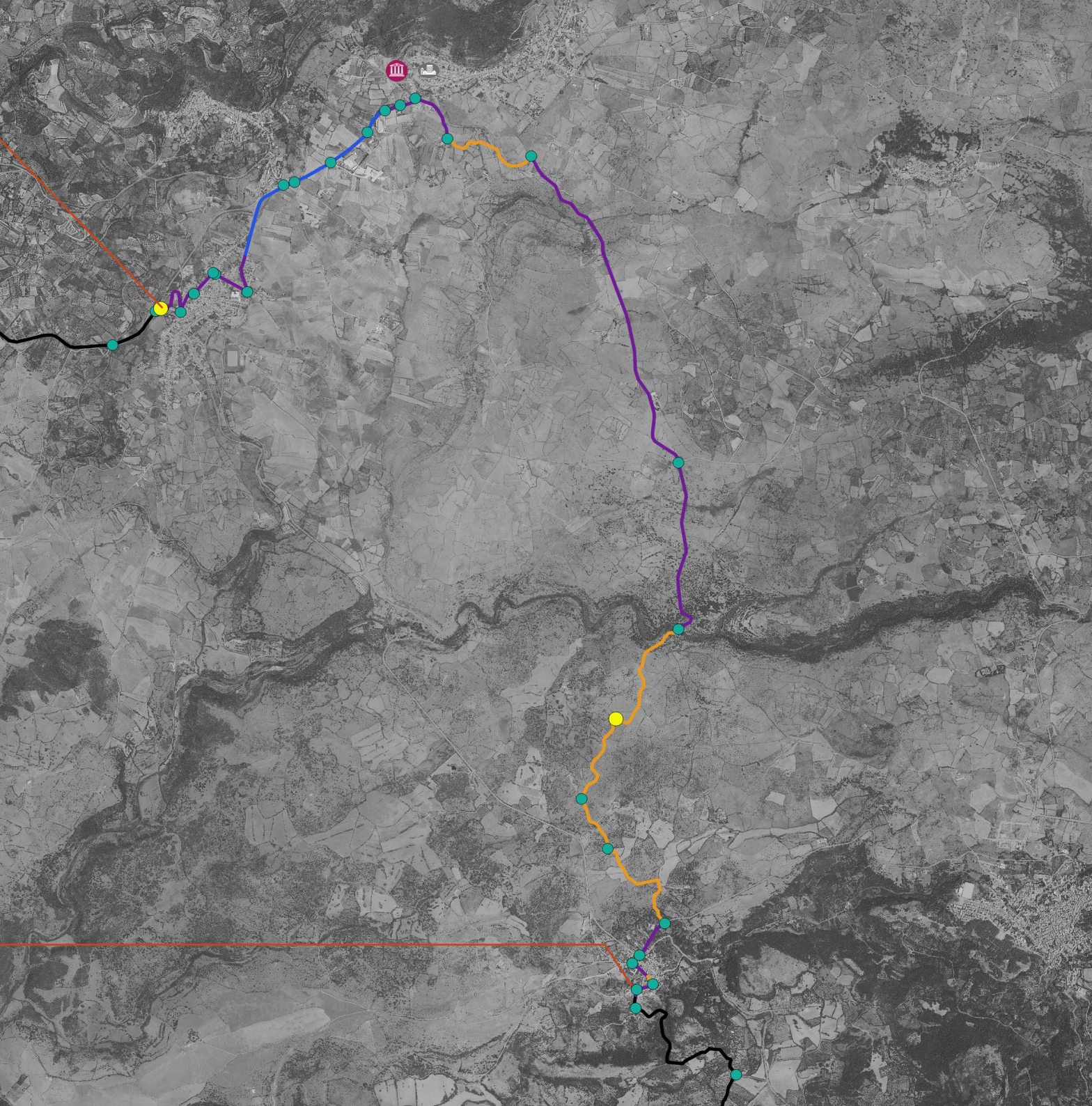
Museo dell Asfodelo,
Flussio



FINE
via Poddighe,
Tresnuraghes



INIZIO
Sennariolo



La ciclovia fa il suo ingresso all'interno del centro urbano di Sennariolo dalla strada vicinale descritta al tratto precedente, raggiungendo l'intersezione con la Via Vittorio Emanuele. Da qui, prosegue in destra lungo la suddetta strada (foto 75) per un tratto di 150 m sino all'intersezione con la Via Roma (posta in sinistra). La Via Vittorio Emanuele presenta una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m e fondo in lastricato, con una percorrenza a doppio senso di marcia. Trattandosi di una zona urbana a basso traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.), oltre alla predisposizione dei necessari interventi di moderazione della velocità e del traffico (DBC.S4).

All'intersezione, la ciclovia svolta a sinistra (I2PUB.01) e prosegue lungo la Via Roma (foto 76) per circa 210 m sino alla rotatoria nella Piazza Rimembranza. La strada presenta una sezione di larghezza pari a circa 4,00 m e fondo in lastricato in buono stato di conservazione. Per quanto riguarda la percorrenza, nei primi 60 m risulta a unico senso di marcia (in verso concorde con la descrizione in oggetto) e per i restanti 150 m a doppio senso di marcia. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso la prosecuzione della Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica verticale e orizzontale. In dettaglio, **l'intervento prevede:**

- per il tratto a senso unico di marcia, l'istituzione di un senso unico eccetto



Foto 75



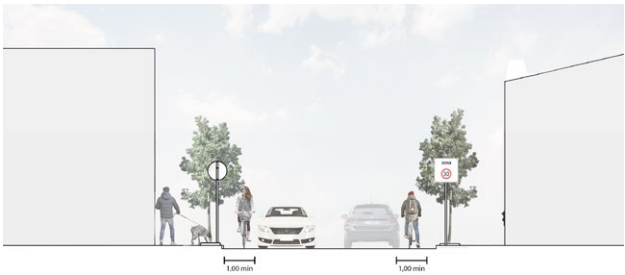
Foto 76

bici (DBCS.S4), che consente al flusso ciclabile di percorrere la strada in piena sicurezza anche in senso contrario rispetto al flusso veicolare, delimitando la sede attraverso la realizzazione di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.); - per il tratto a doppio senso di marcia, il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4).

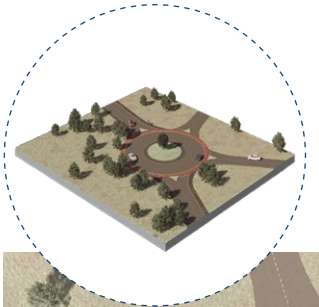
Oltrepassata l'isola centrale spartitraffico (mini rotatoria) per la quale **si prevede** l'adeguamento alla percorrenza in bicicletta attraverso l'inserimento di una corsia ciclabile posta nella parte più esterna della corona giratoria di larghezza pari a 1,50 m, colorata e delimitata da una linea bianca discontinua (CRE.01), il percorso svolta a destra e prosegue su Piazza Rimembranza per un tratto di circa 70 m sino a raggiungere la SS292. La strada presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m, doppio senso di marcia e fondo in asfalto (foto 77). Trattandosi anche in questo caso di una zona urbana a basso traffico, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBC.S4).



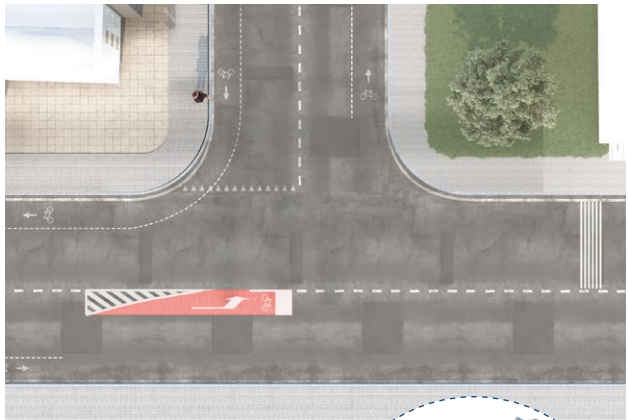
Foto 77



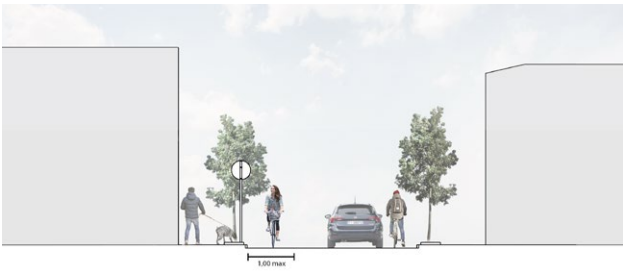
DBC.S4



CRE.01



I2PUB.01



DBCS.S4



L'itinerario giunge quindi alla SS292 e la attraversa per poi proseguire lungo la SP22 (foto 78). In corrispondenza dell'intersezione (foto 79) si prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile a raso sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) (A2PURa.01X).

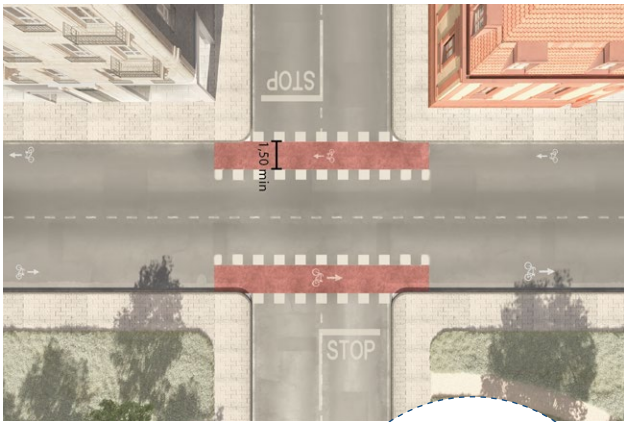
Una volta raggiunta la SP22, la ciclovia si snoda lungo la stessa abbandonando il centro urbano di Sennariolo e proseguendo in direzione nord est per un tratto di 280 m sino all'intersezione con una strada vicinale posta in sinistra. La strada provinciale si sviluppa su una livelletta di pendenza media intorno al 3%, presenta una sezione in lieve rilevato di larghezza pari a circa 7,00 m e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza pari a circa 4,00 m sul lato sinistro e di circa 2,50 sul lato destro e una pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione (SEPPR.02). Considerando la natura periurbana del tratto e il bassissimo flusso veicolare registrato, il progetto prevede il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante la posa di segnaletica verticale e opportuna segnaletica orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile, destinata alla circolazione nello stesso senso di marcia delle biciclette e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-bis, C.d.S.) (DBO.S4).

Il percorso abbandona le SP22 svoltando a sinistra, prevedendo la realizzazione di un attraversamento a raso sicuro, segnalato e adeguatamente illuminato. In particolare il progetto prevede la delimitazione attraverso due strisce bianche discontinue e la posa di dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) (I2PEB.01).

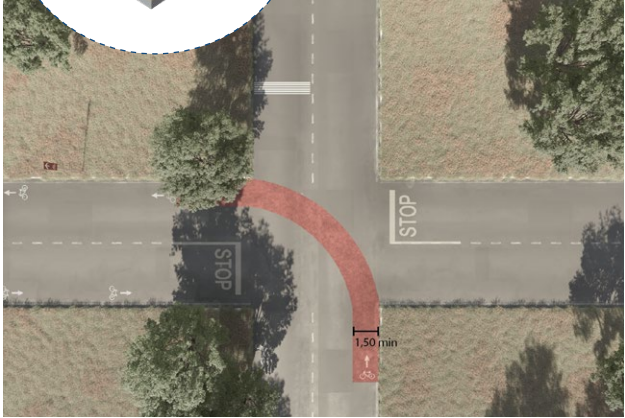
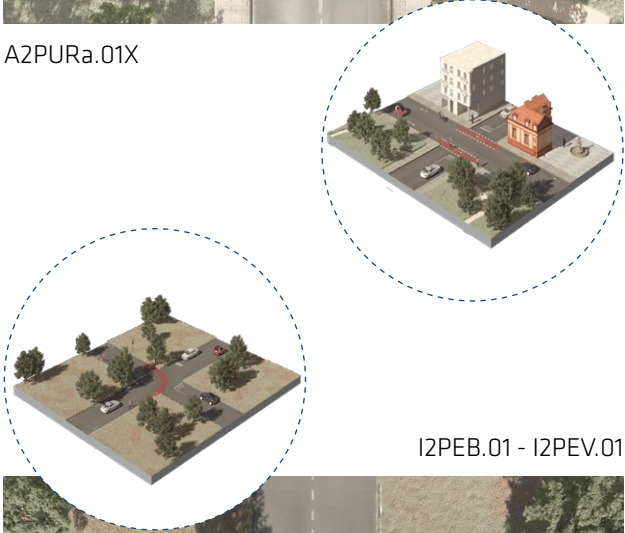
La ciclovia prosegue quindi lungo la strada vicinale per circa 1,2 km, sino all'intersezione con una seconda strada vicinale posta a destra. Questo tratto si sviluppa su una livelletta di pendenza media positiva intorno al 5%, con una sezione a quota del piano di campagna, una carreggiata di larghezza pari a 3,20 m e pavimentazione in asfalto in buono stato (SDBV.A). Trattandosi di una strada a basso traffico, il progetto prevede il transito in sede promiscua

con i veicoli, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale, ovvero adeguati sistemi di moderazione della velocità e compatibilità ciclabile e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (DBV.S3).

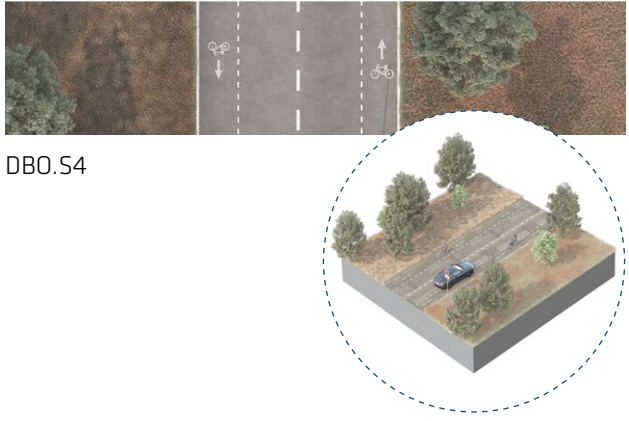
A questo punto, la ciclovia svolta a destra (I2PEV.01) lungo una strada vicinale che si sviluppa per 1,5 km raggiungendo il confine con il territorio comunale di Flussio, in corrispondenza del quale è presente un ponte stradale. Lo sviluppo altimetrico di questo tratto si configura attraverso l'alternanza di livellette con pendenza negativa e positiva media intorno al 4%. La strada vicinale si presenta con le medesime caratteristiche geometriche del tratto precedente, ovvero una sezione a quota del piano di campagna di larghezza pari a 3,20 m su fondo in asfalto. In più, rispetto al tratto precedente, risulta delimitata parzialmente da muri in pietra realizzati a secco che segnano il confine con i terreni agricoli privati che vi si affacciano. Il progetto prevede anche in questo caso una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi flussi di traffico, attraverso l'indicazione della sede ciclabile tramite la posa di segnaletica verticale e orizzontale e adeguati sistemi di moderazione della velocità e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (DBV.S3).



A2PURa.01X



DBO.S4



DBV.S3



Una volta fatto il suo ingresso nel territorio comunale di Flussio, la ciclovia supera un corso d'acqua attraverso un ponte stradale esistente (foto 80) che presenta uno sviluppo di circa 20 m, una sezione di larghezza pari a circa 3,20 m, fondo in asfalto e opere di protezione laterale in buono stato di conservazione (SDBA.P.A.03G). **L'intervento prevede** la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h e l'inserimento di specifica segnaletica verticale e orizzontale (DBP.S3). Una volta superato il ponte, il tratto ciclabile prosegue per ulteriori 4,7 km sino raggiungere il piccolo centro urbano di Flussio. Il tratto si sviluppa attraverso un ambito caratterizzato da campi agricoli in una zona prevalentemente pianeggiante con pendenze medie dell'ordine del 3% e si compone di quattro porzioni così identificabili:

- un primo tratto di circa 3,7 km che si sviluppa in direzione nord sino all'intersezione con una strada vicinale posta in sinistra, lungo il quale è possibile raggiungere la chiesa campestre di Santu Antine. Questo tratto si presenta con una sezione stradale in leggero rilevato di larghezza pari a 4,50 m e pavimentazione in asfalto in buono stato di conservazione (SDBV.A). Considerando la ruralità della zona e il basso flusso di veicoli, **il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale (DBV.S4). **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo;

- un secondo tratto di circa 310 m, raggiunto dopo una svolta a sinistra (I2PEV.01), che si sviluppa in direzione ovest su una strada poderale parallela alla linea ferroviaria. Questo tratto presenta una sezione stradale alla quota del piano di campagna di larghezza pari a circa 5,20 m con fondo in sterrato in pessime condizioni. Inoltre, lo spazio carrabile risulta delimitato su entrambi i lati da muretti in pietra a secco. **Il progetto prevede** anche in questo caso una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi flussi di traffico. **L'intervento prevede** la sistemazione del fondo stradale in stabilizzato

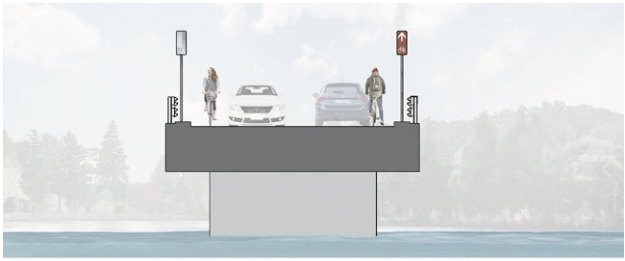
misto cava (DBV.09H) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h, segnalato mediante l'inserimento di specifica segnaletica verticale;

- un terzo tratto di circa 390 m che si sviluppa lungo una strada vicinale con sezione alla quota del piano di campagna di larghezza pari a 3,00 m delimitata su entrambi i lati da muretti a secco in pietra e una pavimentazione in terra battuta. **Il progetto prevede**, in continuità col tratto precedente, una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la posa di segnaletica verticale e il rifacimento della pavimentazione in stabilizzato misto cava (DBV.09H) e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h. Da qui la ciclovia svolta a destra con un attraversamento sicuro e segnalato (I2PEV.01);

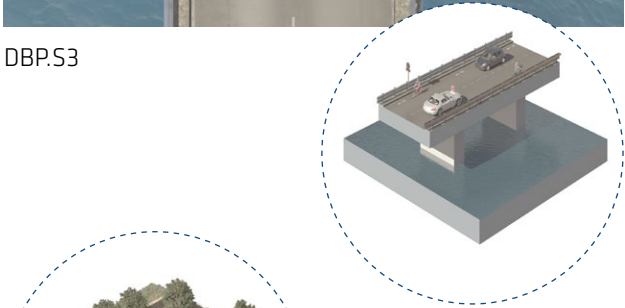
- un quarto e ultimo tratto, che si estende per circa 380 m sino all'intersezione con la SS292 che corre parallelamente alla linea ferroviaria su una pendenza elevata (intorno al 7%). La strada, periurbana, si presenta con una sezione stradale alla quota del piano di campagna, una carreggiata stradale di 6,00 m di larghezza, delimitata sul lato sinistro da un marciapiede di larghezza pari a circa 1,00 m e un cordolo in c.a. sul lato destro (SDBV.A). Anche in questo tratto **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo (DBV.S4).



Foto 80



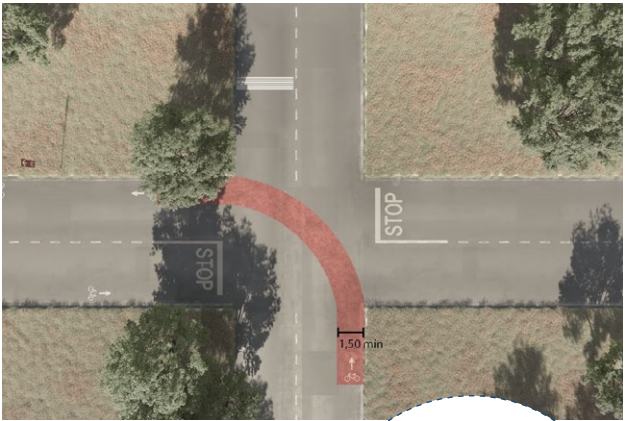
DBP.S3



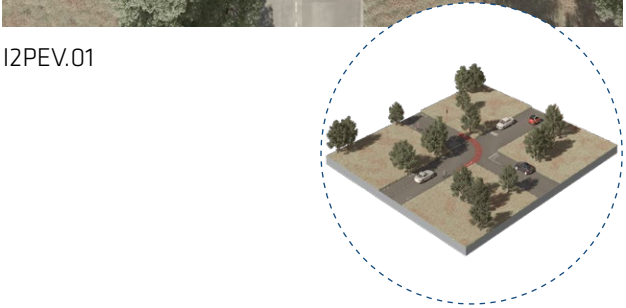
DBV.09H



DBV.S4



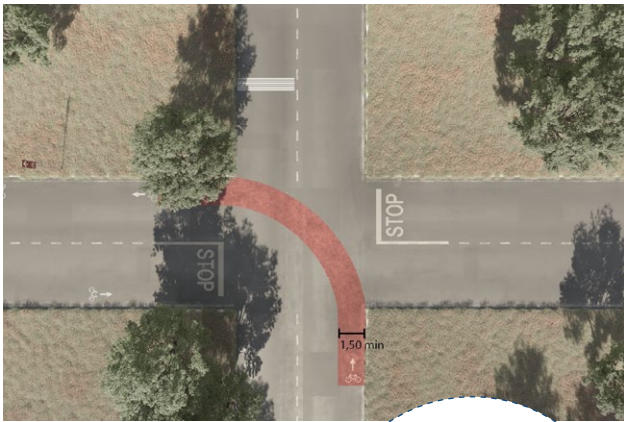
I2PEV.01



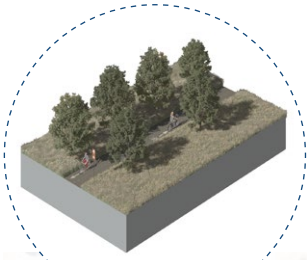
Il percorso giunge quindi all'intersezione con la SS292, svolta a sinistra e prosegue lungo la stessa per circa 120 m sino all'intersezione con una strada periurbana posta in sinistra. L'immissione nella SS292 avviene mediante la realizzazione di un attraversamento ciclabile sicuro, segnalato e adeguatamente illuminato (**I2PEB.01**). **L'intervento prevede** la delimitazione attraverso due strisce bianche discontinue e la posa di dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione). La strada statale presenta una sezione di larghezza pari a circa 6,50 m con pavimentazione in asfalto (**foto 81**). Sul lato sinistro è presente un marciapiede alberato di larghezza pari a circa 2,50 m, mentre sul lato destro è presente una banchina non pavimentata di larghezza variabile tra i 4,20 e i 3,50 m. Trattandosi di una porzione stradale periurbana in cui le velocità e i flussi di traffico risultano ridotti, si ritiene possibile una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, attraverso l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale (**DBO.S4**). **L'intervento prevede** la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h da concordare con l'Ente Gestore della strada (Anas S.p.A.). Raggiunta la strada vicinale periurbana posta in sinistra, la ciclovia abbandona la SS292 (per il quale **si prevede** il medesimo intervento di svolta utilizzato all'immissione nella SS292 - **I2PEB.01**) e prosegue dritto lungo la stessa per circa 140 m sino a raggiungere un sentiero posto sulla destra. La strada vicinale presenta una sezione di larghezza pari a circa 5,50 m, fondo in asfalto in buono



stato e cordoli in c.a. lungo ambo i lati (**foto 82 - SDBV.A**). Anche in questo caso, trattandosi di una strada a basso traffico, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la riduzione del limite massimo di velocità a 30 km/h, la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), ovvero la realizzazione di sistemi di moderazione della velocità (**DBV.S4**). Giunto in prossimità di una proprietà privata (abitazione), la ciclovia si posiziona in destra rispetto al confine per proseguire lungo un sentiero di circa 70 m circa e ricongiungersi con la SS292. Il sentiero si sviluppa all'interno di un'area delimitata da muretti in pietra che presenta un fondo in terra naturale. **Il progetto prevede** la riconversione di parte della suddetta area, in particolare una porzione di sezione di larghezza pari a 3,00 m per essere adibito a percorso ciclabile a doppio senso in sede propria. **L'intervento prevede** l'acquisizione del terreno tramite esproprio, il rifacimento della pavimentazione e del pacchetto stradale, ovvero lo scavo della sezione, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase e tappeto di usura in stabilizzato misto cava (**BB.09M**). Giunto in prossimità della SS292 la ciclovia risulta a quota inferiore rispetto al piano stradale (di circa 2,50 m). Risultando necessario uniformare la quota della ciclabile con quella della strada statale, **il progetto prevede** la realizzazione di un riporto di terreno adeguato su cui adagiare la pista ciclabile.



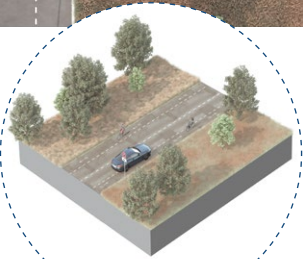
I2PEB.01



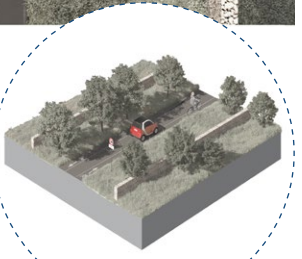
BB.09M



DBO.S4



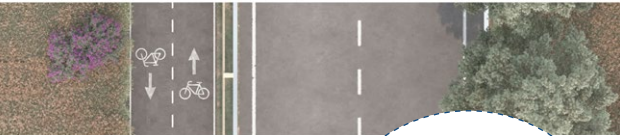
DBV.S4



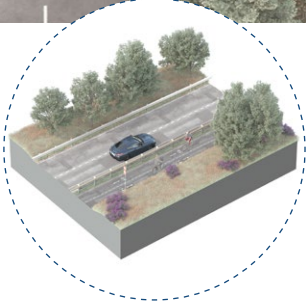
L'itinerario prosegue in direzione sud ovest lungo la SS292 per circa 780 m (di cui circa 350 nel territorio comunale di Flussio e i restanti 430 nel territorio comunale di Magomadas) che terminano poco prima del passaggio a livello ferroviario d'ingresso al centro urbano di Magomadas. La strada statale presenta una sezione in rilevato con carreggiata stradale di 6,50 m di larghezza, fondo in asfalto in buone condizioni e banchine non pavimentate su ambo i lati (**foto 83** - **SEPSR.02**). Sul lato sinistro è presente sufficiente spazio per realizzare una pista ciclabile in sede propria bidirezionale (larga 2,50 m) separata dal flusso veicolare tramite un guard-rail di protezione (**A1BE.01M.03**). **L'intervento prevede** un riporto di terreno adeguato al fine di uniformare la quota della ciclovia a quella della strada, la posa di geotessuto, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase in stabilizzato e tappeto in asfalto dello spessore di 3 cm. Lungo questo tratto l'itinerario interseca una serie di accessi privati e strade vicinali a bassissima intensità di traffico, in corrispondenza dei quali **il progetto prevede** adeguata sistemazione e messa in sicurezza, ovvero l'implementazione della segnaletica verticale e orizzontale (**A1BEV.01**).

Giunto in prossimità dell'attraversamento ferroviario all'ingresso di Magomadas, il percorso ciclabile abbandona la SS292 e prosegue lungo un sentiero (**foto 84**) presente sulla sinistra che si estende per 90 m circa, al termine del quale prosegue lungo il sedime adiacente alla linea ferroviaria (sul lato sinistro allo stesso) per ulteriori 480 m sino ad incontrare la Via Trieste (all'interno del centro abitato di Tresnuraghes). Entrambi i tratti si sviluppano su uno sterrato incolto: il primo tratto su un sedime largo circa 2,00 m mentre

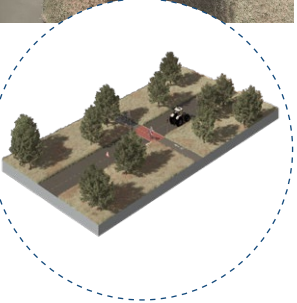
quello parallelo alla ferrovia su una larghezza di circa 3,00 m. **Il progetto prevede** per l'intero tratto la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, non in affiancamento, di larghezza pari a 3,00 m con pavimentazione in stabilizzato misto cava. **L'intervento prevede** lo scavo della sezione, la realizzazione della fondazione stradale in materiale arido, sottobase e tappeto di usura in stabilizzato misto cava (**BB.09M**). Al termine del suddetto tratto, la ciclovia fa il suo ingresso nel centro urbano di Tresnuraghes, ricongiungendosi alla Via Trieste e proseguendo lungo la stessa per 250 m sino all'intersezione con la Via G. Spanu, posta in destra. La strada si presenta con una carreggiata stradale di larghezza pari a circa 5,00 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione. La carreggiata risulta delimitata sul lato sinistro dalle recinzioni delle proprietà private che vi si affacciano e sul lato destro da un muretto di pietra alto circa 80 cm che delimita l'area di sedime della linea ferroviaria (**foto 85**). Considerato il basso volume di traffico, trattandosi di una zona urbana residenziale, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli e l'istituzione di una Zona 30 da concordare con l'Amministrazione Comunale. **L'intervento prevede** la posa di adeguata segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), ovvero la realizzazione di sistemi di moderazione della velocità (**DBC.S4**).



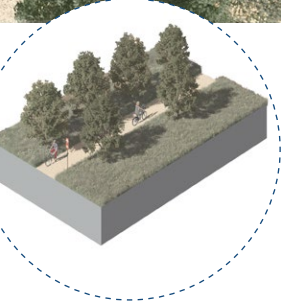
A1BE.01M.03



A1BEV.01



BB.09M



All'intersezione, l'itinerario svolta in destra, supera il tracciato ferroviario nel passaggio a livello esistente e prosegue lungo la Via G. Spanu per 245 m, sino all'intersezione con la SS292. La strada si presenta a doppio senso di marcia, con una carreggiata di circa 4,00 m di larghezza e asfalto in buono stato di conservazione (foto 86). Su entrambi i lati sono presenti banchine cementate di circa 50 cm.

In continuità col tratto precedente, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (DBC.S4). All'intersezione con la Via G.M. Poddighe, la ciclovia svolta a destra (I2PUB.01) e prosegue lungo la stessa per ulteriori 380 m sino all'uscita del centro urbano. La Via G.M. Poddighe si sviluppa su una livelletta con pendenza media negativa intorno al 7% e percorre alcuni tornanti; la sezione stradale si presenta con una larghezza di circa 7,00 m, doppio senso di marcia, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1 e 1,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 88). Anche lungo quest'ultimo tratto, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (DBC.S4).

Raggiunto il tratto urbano della SS292, la ciclovia svolta a destra e subito a sinistra nella Via Cagliari. Questo breve tratto lungo la strada statale, di raccordo, consta in un'area di attraversamento che necessita di adeguati accorgimenti necessari al rallentamento delle auto per consentire un attraversamento sicuro dei ciclisti (A2PURa.01X - intersezione 1).

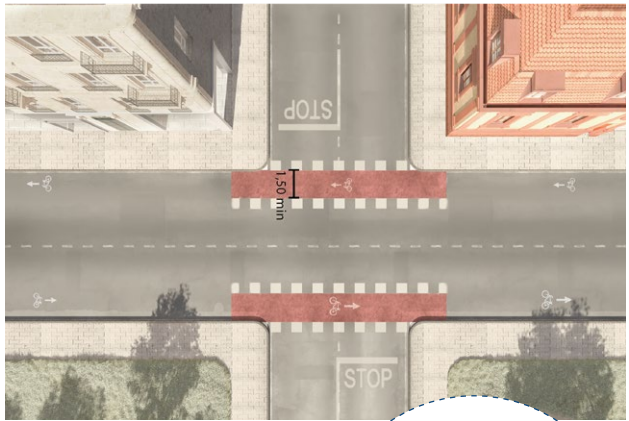
La ciclovia prosegue quindi lungo la Via Cagliari per un tratto di 380 m, sino all'intersezione con la Via G.M. Poddighe, posta in destra. La strada si presenta con una sezione di larghezza pari a circa 5,00 m, fondo in asfalto in buono stato e delimitata su entrambi i lati da proprietà private (abitazioni)(foto 87).



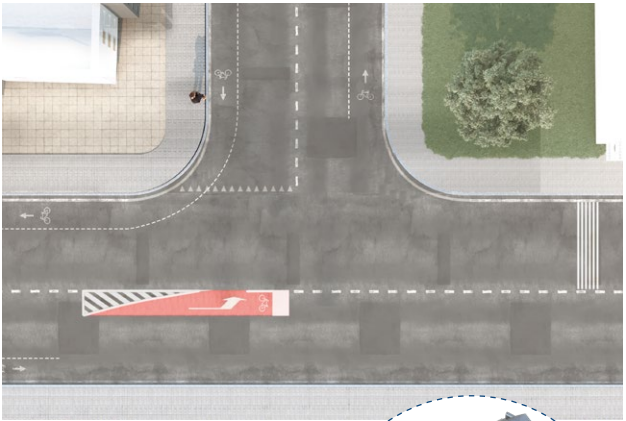
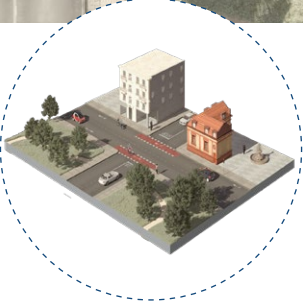
Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (DBC.S4). All'intersezione con la Via G.M. Poddighe, la ciclovia svolta a destra (I2PUB.01) e prosegue lungo la stessa per ulteriori 380 m sino all'uscita del centro urbano. La Via G.M. Poddighe si sviluppa su una livelletta con pendenza media negativa intorno al 7% e percorre alcuni tornanti; la sezione stradale si presenta con una larghezza di circa 7,00 m, doppio senso di marcia, marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1 e 1,50 m e fondo in asfalto in buono stato di conservazione (foto 88). Anche lungo quest'ultimo tratto, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (DBC.S4).



DBC.S4



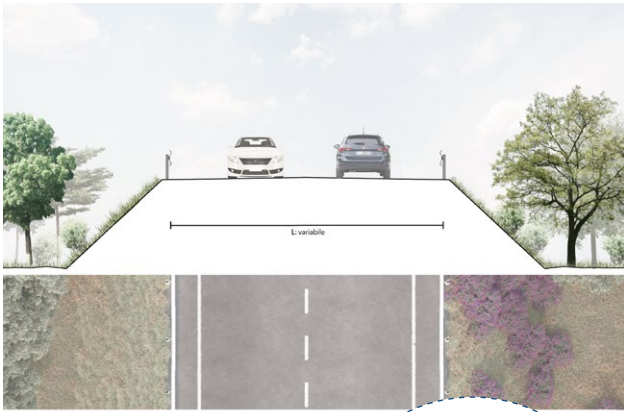
A2PURa.01X - A2PURa.01T



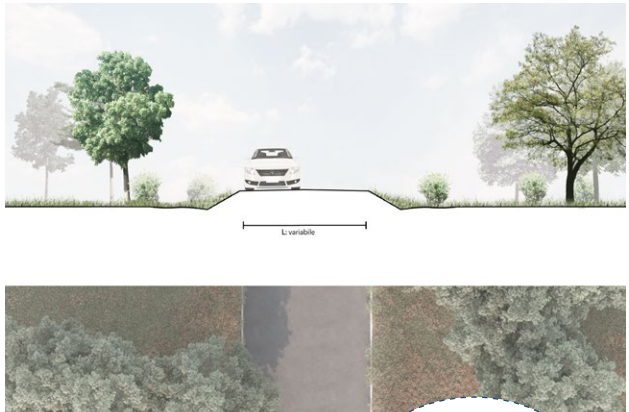
I2PUB.01



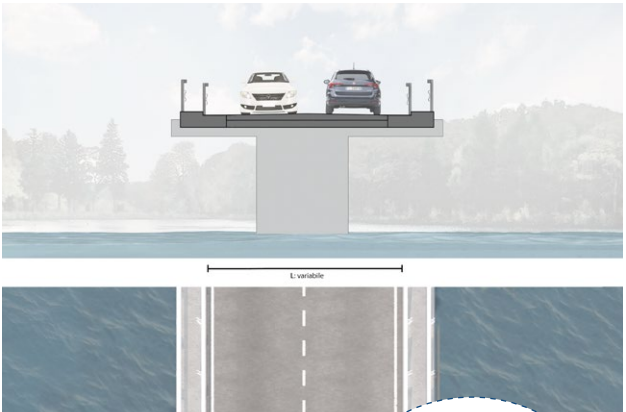
SEZIONI STATO DI FATTO



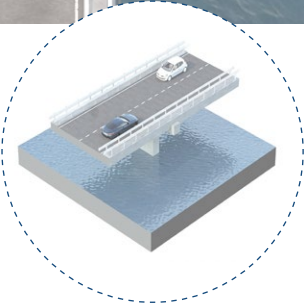
SEPPR.02



SDBV.A



SDB.P.A.03G



OTTAVO TRATTO

TRESNURAGHES - BOSA

Lunghezza: 15,75 km
Origine: Tresnuraghes
Fine: via Nazionale, Bosa
Aree di cicloservizi presenti:
- : area di sosta semplice extraurbana

- Legenda colori mappa*
- Percorso viola - ciclovía in sede promiscua valicabile
 - Percorso arancio - ciclovía in sede promiscua
 - Percorso blu - ciclovía in sede propria
 - Percorso verde - ciclovía su corsia riservata
 - Intersezioni
 - Cicloservizi

Punti di interesse



Cane Malu,
Bosa





Cattedrale dell'Immacolata Concezione,
Bosa





Castello dei Malaspina,
Bosa



TORNA ALLA MAPPA

 **FINE**
via Nazionale
Bosa

 **INIZIO**
via Poddighe
Tresnuraghes



Lasciatisi alle spalle il centro abitato di Tresnuraghes, in corrispondenza dell'intersezione di Via G.M. Poddighe, la ciclovia procede in sinistra sulla strada comunale diretta alla borgata di Porto Alabe, che raggiunge dopo circa 4,1 km lungo i territori comunali di Tresnuraghes e Magomadas (quest'ultimo per soli 100 m). Il superamento dell'intersezione avviene tramite un attraversamento ciclabile sicuro e segnalato, delimitato da due strisce bianche discontinue e corredato da elementi di moderazione della velocità (**I2PEV.01**).

La strada vicinale, da un punto di vista altimetrico, si compone di:
- un primo tratto, di lunghezza pari a 1,1 km circa, caratterizzato da una livelletta di pendenza media negativa intorno al 7%;
- un secondo tratto, di lunghezza pari a 1,3 km circa, caratterizzato da una livelletta di pendenza media positiva intorno al 5 %;
- un terzo tratto, di lunghezza pari a 1,70 km, caratterizzato da una livelletta di pendenza media negativa intorno al 3,5%.

Lungo il suo intero sviluppo, invece, la strada si compone di sezioni in rilevato e a mezzacosta di larghezza costante pari a 7,00 m e banchine non pavimentate lungo ambo i lati. In alcuni punti sono presenti opere di protezione laterale (guard-rail) in buono stato di conservazione (**foto 89**). Si indica infine che, ad una distanza di 400 m circa dall'origine del tratto, è presente un attraversamento ferroviario a raso che si presenta con un passaggio a livello privo di barriere e dispositivi di segnalamento, per il quale è prevista un'adeguata messa in sicurezza (**foto 90 - A2PF.01**). Il **progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua lungo l'intero tratto, possibile grazie ai bassissimi flussi di traffico rilevati. **L'intervento prevede** la posa di adeguata segnaletica verticale e



Foto 89



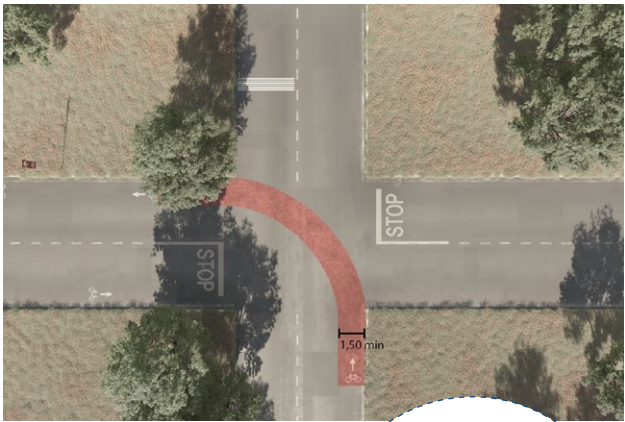
Foto 90

orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.), ovvero la realizzazione di sistemi di moderazione della velocità e l'istituzione di un limite di velocità di 30 km/h (**DBV.S4**).

L'itinerario giunge all'ingresso della borgata di Porto Alabe (frazione del Comune di Tresnuraghes) in corrispondenza della Via Lungomare Alabe e prosegue lungo la stessa per un tratto complessivo di 2,6 km, di cui 1,9 km all'interno di Porto Alabe e i restanti 700 m all'interno della borgata di Santa Maria del Mare (frazione del Comune di Magomadas). Il tratto si estende fino all'intersezione con una strada vicinale posta in sinistra all'altezza della Chiesa di Santa Maria Del Mare. La Via Lungomare Alabe presenta una sezione di larghezza pari a circa 6,00 m, una corsia per senso di marcia e fondo in asfalto in buono stato. Sono presenti inoltre marciapiedi di larghezza variabile tra 1,50 e 2,00 lungo ambo i lati (**foto 91**). Trattandosi di una strada interna a centri abitati, il **progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, l'istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBC.S4**).



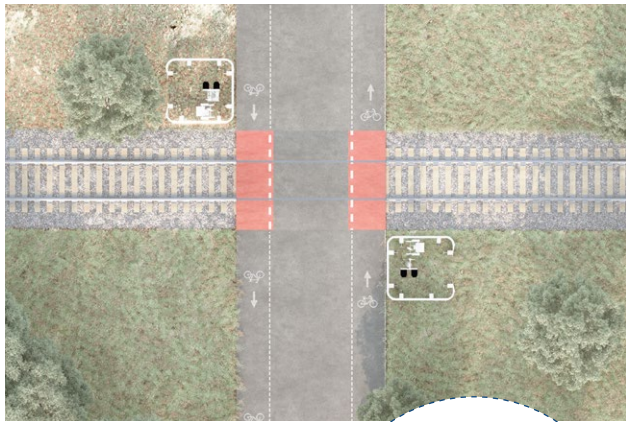
Foto 91



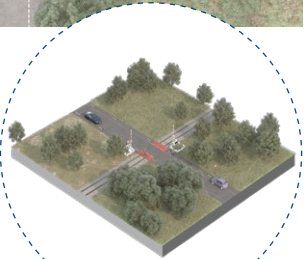
I2PEV.01



DBC.S4



A2PF.01



DBV.S4



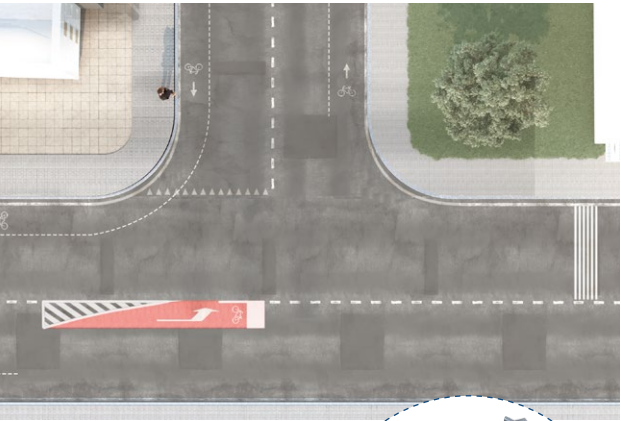
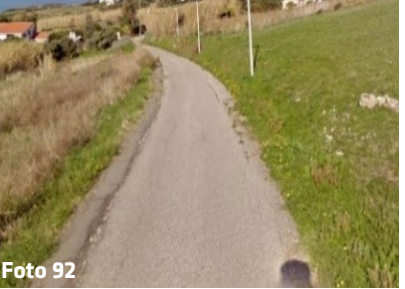
Raggiunta la piazza della Chiesa di Santa Maria del Mare, la ciclovía svolta a sinistra sulla strada di accesso alla chiesa (**I2PUB.01**) e prosegue in direzione nord per un tratto complessivo di 1,2 km raggiungendo l'intersezione con la Strada Comunale Magomadas – Turas. Questo tratto si compone di una prima parte che si estende all'interno della borgata di Santa Maria Del Mare (circa 390 m) e una seconda che si estende in ambito extraurbano (circa 810 m). La strada si presenta con una sezione stradale alla quota del piano di campagna di larghezza pari a circa 3,00 m (**foto 92**). Il fondo si presenta in asfalto (**SDBV.A**) nel tratto in urbano e in terra battuta nel tratto extraurbano. Per tutto il tratto in questione **si prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli, l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale (limitatamente ai tratti in asfalto) e la posa di segnaletica verticale. **L'intervento prevede** inoltre la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo e la sistemazione della pavimentazione in sterrato con la posa di stabilizzato misto cava (**DBC.S3** e **DBV.09H**).

L'itinerario incontra quindi la Strada Comunale Magomadas – Turas (**foto 93**), svolta a sinistra (**I2PEV.01**) e prosegue lungo la stessa per un tratto di circa 800 m, facendo ingresso nel territorio comunale di Bosa e terminando in corrispondenza dell'intersezione con la Strada Bosa Marina – Turas (posta in sinistra). Questo tratto si presenta con una sezione stradale in lieve trincea, con carreggiata a doppio senso di marcia di larghezza pari a 7,50 m con pavimentazione in asfalto in buone condizioni, delimitata su entrambi i lati da banchine pavimentate di 50 cm e muretti in pietra alti circa 50 cm (**SDBV.A**).

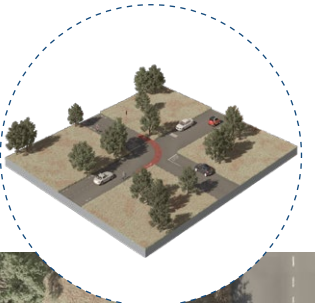
Il progetto prevede ancora una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBV.S4**). All'intersezione, la ciclovía prosegue in sinistra (**I2PEV.01**) lungo la Strada Bosa Marina – Turas per 630 m che trova conclusione in corrispondenza del Chiosco Le Quattro More, posto a sinistra.

La strada presenta:

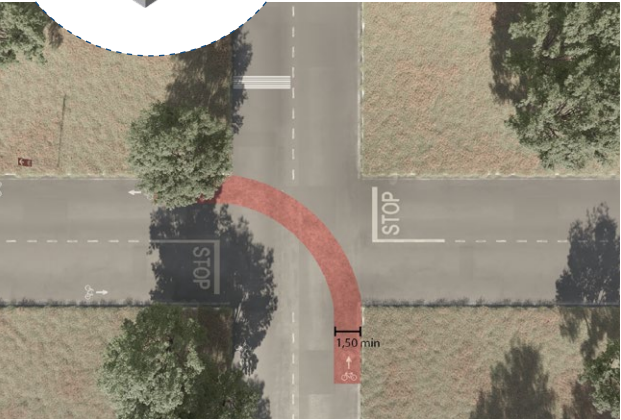
- un primo tratto di 210 m su una livelletta del 1.5% con una sezione a mezza costa con rilevato sul lato destro, carreggiata stradale a doppio senso di marcia di larghezza pari a 6,00 m, fondo in asfalto in buone condizioni, banchine laterali non pavimentate e guard-rail di protezione discontinuo su entrambi i lati;
- un secondo tratto di 100 m su una livelletta del 1.8%, con origine in corrispondenza della curva verso destra, che si configura come un ponte stradale sulla Foce del Rio Turas, con una sezione stradale di 7,00 m, marciapiedi rialzati su entrambi i lati di circa 1,00 m di larghezza (con sistema di illuminazione) e barriere di protezione laterale in buono stato (costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro - (**SDB.P.A.03G**);
- un terzo tratto di 320 m in cui la strada si presenta in rilevato su una livelletta del 2.0%, costeggiando la Spiaggia di Turas, che si presenta ancora con una carreggiata stradale di 7,00 m e marciapiedi su entrambi i lati in continuità col tratto precedente. **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, possibile grazie ai bassi flussi di traffico registrati, in quanto risulta impossibile un allargamento della piattaforma stradale per ricavare lo spazio necessario all'inserimento di un percorso riservato. **L'intervento prevede** l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBV.S4**), esteso anche al tratto lungo il ponte (**DBP.S4**).



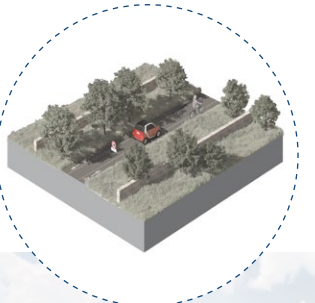
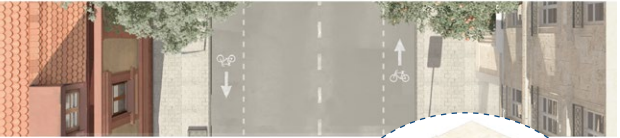
I2PUB.01



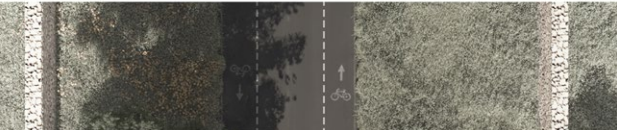
I2PEV.01



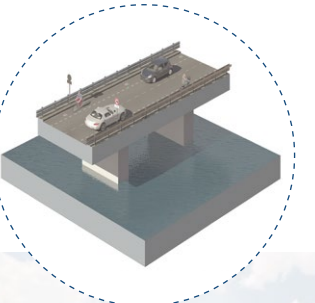
DBC.S3



DBV.S4



DBV.09H



DBP.S4



Giunto all'altezza del chiosco, l'itinerario utilizza l'attraversamento pedonale esistente per portarsi sul lato sinistro della carreggiata stradale di fronte al mare e proseguire, come descritto di seguito, lungo una pista ciclabile in sede propria oggetto di progettazione da parte dell'Unione dei Comuni. L'attraversamento pedonale sarà dunque adeguato in modo tale da consentire al flusso ciclabile di posizionarsi sul lato sinistro della carreggiata. **Il progetto prevede** la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso in adiacenza a quello pedonale, delimitato da due strisce bianche discontinue e messo in sicurezza mediante segnaletica orizzontale, verticale e dispositivi di moderazione della velocità (dissuasori ottici ed acustici, cambiamento cromatico della pavimentazione) (**A1MEB.01**).

La ciclovia prosegue ancora lungo la Strada Bosa Marina – Turas per ulteriori 875 m, sino al ponte stradale presente poco prima dell'intersezione con il Viale Mediterraneo. Questo tratto costeggia paesaggi naturali di alta rilevanza paesaggistica ed è oggetto, come anticipato, di un intervento di riqualificazione finanziato dall'Unione dei Comuni del Montiferru e Alto Campidano (importo: 1,150 mln €). Il progetto, denominato “Percorso ciclo-pedonale sul mare: Bosa Marina – Turas – Magomadas”, prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale, in affiancamento alla strada lungo il marciapiede esistente sul mare, che collega la spiaggia di Turas al centro urbano di Bosa.

Lo stato attuale del tratto si può sintetizzare suddividendolo in diversi tratti aventi caratteristiche differenti. In particolare si riscontra:

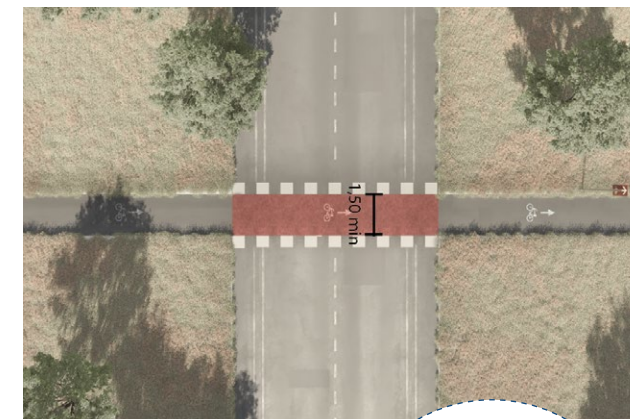
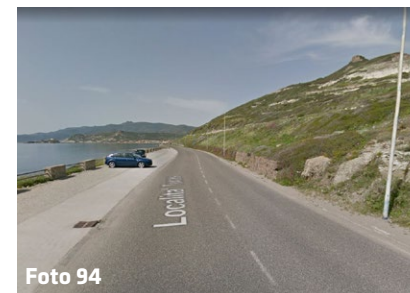
- un primo tratto, di lunghezza pari a 60 m circa, dove sono presenti parcheggi sul lato sinistro della carreggiata di larghezza pari a circa 5,60 m, disposti perpendicolarmente rispetto alla strada (**foto 94**);
- un secondo tratto, di lunghezza pari a 120 m circa, dove sul lato sinistro è presente un marciapiede di larghezza pari a 1,60, dotato di elementi di protezione laterale costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro ;
- un terzo tratto, di lunghezza pari a 50 m circa, dove sul lato sinistro è presente un marciapiede di larghezza pari a 2,80 m, da cui è possibile raggiungere la spiaggia sottostante. Lo stesso è dotato di elementi di protezione laterale costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro;

- un quarto tratto, di lunghezza pari a 195 m circa, dove sul lato sinistro è presente un marciapiede di larghezza pari a 1,20, dotato di elementi di protezione laterale costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro;
- un quinto tratto, di lunghezza pari a 35 m circa, dove sul lato sinistro è presente un marciapiede di larghezza pari a 2,80 m, da cui è possibile raggiungere la spiaggia sottostante. Lo stesso è dotato di elementi di protezione laterale costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro (**foto 95**);
- un sesto e ultimo tratto, di lunghezza pari a 415 m circa, dove sul lato sinistro è presente un marciapiede di larghezza pari a 1,20 m, dotato di elementi di protezione laterale costituiti da muratura ed elementi tubolari in ferro;

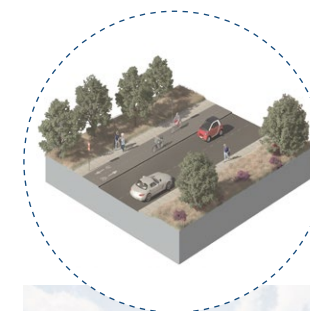
Il progetto prevede:

- l'inserimento di una mensola in c.a. di larghezza pari a 2,40 m nei casi in cui il marciapiede si presenta con una larghezza pari a 1,20 m. **L'intervento prevede** la demolizione delle attuali barriere di protezione laterale (recuperando in questo modo gli ulteriori 40 cm necessari), l'ancoraggio della mensola al muro di sostegno presente e la realizzazione di opere di protezione laterale. L'intervento verrà eseguito per i tratti 2, 4 e 6 descritti precedentemente (**A1B.05S**);

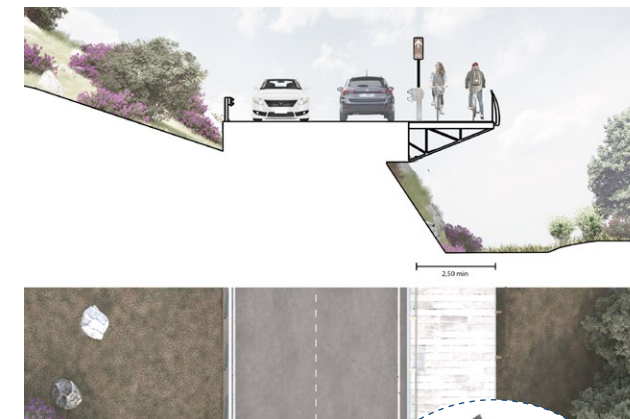
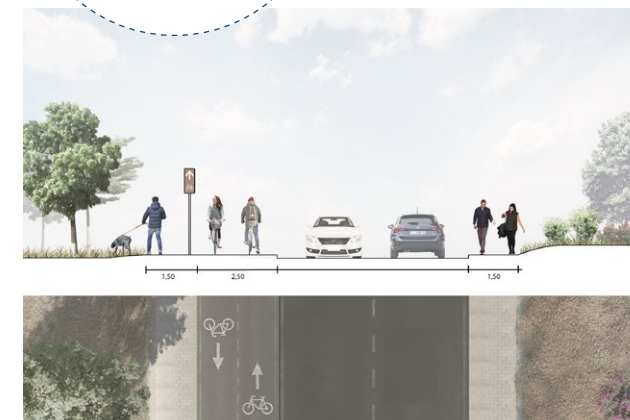
- l'utilizzo dei marciapiedi di larghezza pari a 2,80 m (che con la demolizione dell'attuale protezione laterale subiscono un incremento di larghezza a 3,20 m) come isola ambientale o terrazza panoramica che consente la discesa al mare (**A2B.S1**). In questo caso non risultano verificate le larghezze minime previste dalla normativa che impone una sezione di almeno 4,00 m per le sedi promiscue con i pedoni. La scelta di adottare questa soluzione deriva dal fatto che risulterebbe onerosa la demolizione e ricostruzione delle scale di accesso alla spiaggia e il successivo inserimento della mensola. In corrispondenza di tali tratti si propone pertanto il posizionamento di segnaletica orizzontale (p.e. cambio cromatico della pavimentazione) e verticale prevista dalla normativa. L'intervento, che comprende la demolizione della muratura e degli elementi di protezione attualmente presenti, verrà eseguito per i tratti 1, 3 e 5 descritti precedentemente. **Si prevede** inoltre la realizzazione di opere di protezione laterale che saranno agganciate al muro di sostegno.



A1MEB.01



A2B.S1



A1B.05S



Terminato il tratto oggetto di finanziamento, l'itinerario prosegue in direzione nord per un tratto complessivo di 310 m, giungendo alle porte del centro abitato di Bosa Marina, terminando in corrispondenza dell'intersezione con la Via Genova (posta in destra). In particolare:

- il primo tratto si sviluppa in corrispondenza del ponte stradale di superamento di un canale e ha un'estensione di circa 30 m. All'imbocco del ponte è previsto un cambio di tipologia di sede ciclabile, passando dalla sede propria posta sul lato sinistro ad una sede promiscua con i veicoli. Quest'ultimo passaggio avviene attraverso la realizzazione di un attraversamento ciclabile monodirezionale a raso che consente di omogeneizzare il flusso ciclabile a quello veicolare (**A1MEB.01**). Il ponte stradale si presenta con sezione stradale di 7,00 m di larghezza, marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a 1,20 m e barriere laterali di protezione in buono stato di conservazione(**foto 96**).

Il progetto prevede una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBP.S4**);

- il secondo tratto ha origine in corrispondenza dell'intersezione con una strada vicinale urbana posta in destra e il Viale Mediterraneo che collega quest'ultima con il Viale Colombo (che conduce al centro di Bosa), per la quale si prevedono una serie di interventi di moderazione della velocità (attraverso la posa di dissuasori ottici ed acustici e il cambiamento cromatico della pavimentazione) e la posa di adeguata segnaletica verticale (**A2PEV.01T**) e prosegue lungo il Viale Mediterraneo per un totale di 280 m. Il Viale Mediterraneo (**foto 97**) presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m, fondo in asfalto in buono stato e una percorrenza veicolare a doppio senso di marcia. Nel primo tratto, di circa 350 m, sono presenti parcheggi sul lato destro e un'area pedonale sul lato mare. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l'organizzazione di una Zona 30 da concordare e l'indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale.

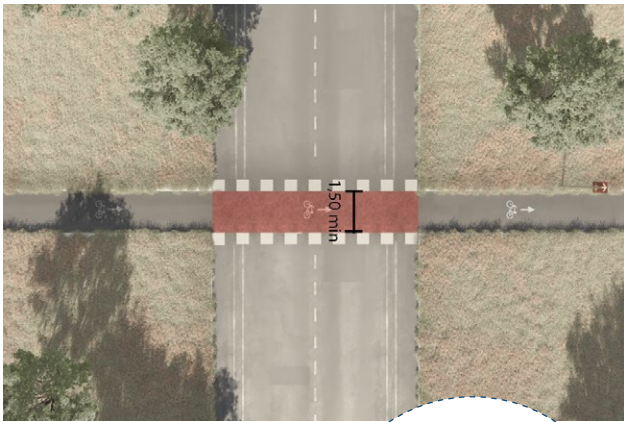
L'intervento prevede la delimitazione orizzontale, tramite una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, e corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) e la modifica delle regole d'uso mediante l'imposizione di un limite di velocità di 30 km/h per agevolare la percorrenza del flusso veicolare e ciclabile promiscuo (**DBV.S4**).

In corrispondenza dell'intersezione con la Via Genova, il percorso si biforca proseguendo come segue:

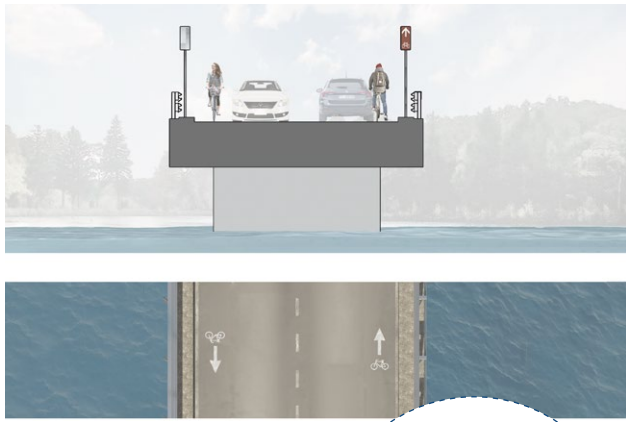
- lungo in "tratto ovest" che prosegue rispettivamente sul Viale Mediterraneo che costeggia la Spiaggia di Bosa Marina e gli stabilimenti balneari e sulla Via Colombo che costeggia il fiume Temo e il porto fluviale (di andata);

- lungo il "tratto est" che prosegue rispettivamente sulla Via Genova, Via Palermo e Viale Colombo (di ritorno) all'interno dell'abitato di Bosa Marina.

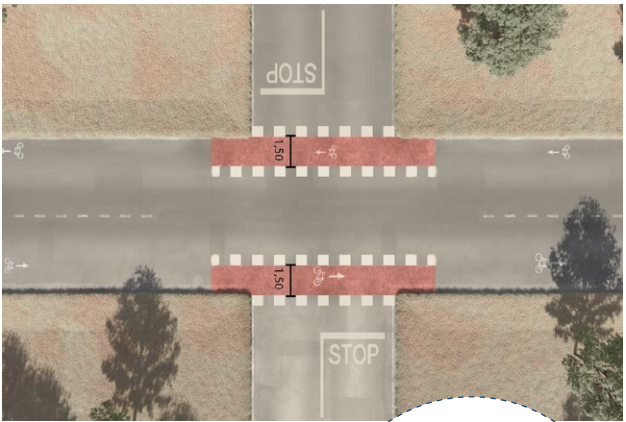
Si prevede la realizzazione di un attraversamento a raso che consenta di effettuare l'attraversamento e la svolta in totale sicurezza. Ciò avverrà attraverso la posa di adeguata segnaletica verticale, orizzontale e di dispositivi di moderazione della velocità (**A2PURa.01X**).



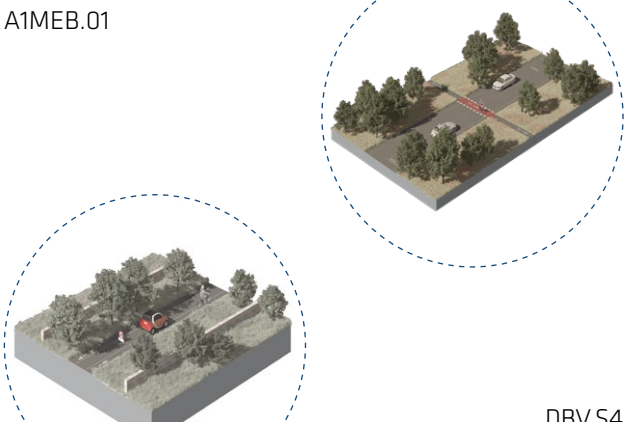
A1MEB.01



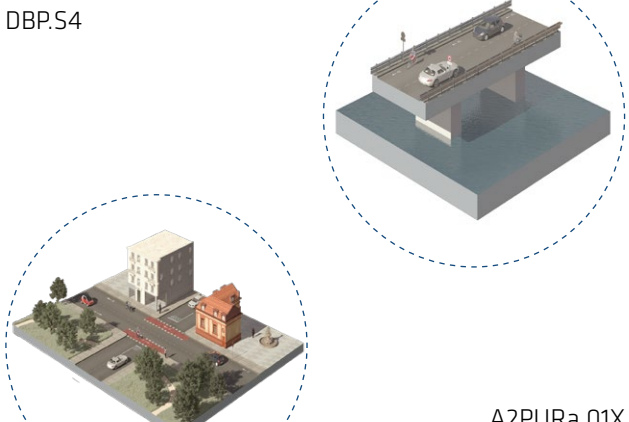
DBP.S4



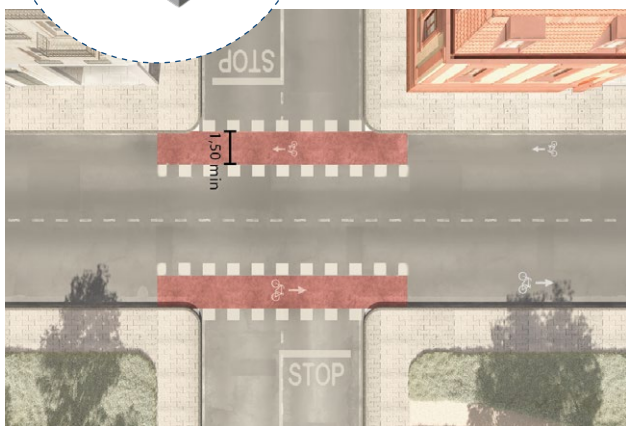
A2PEV.01T



DBV.S4



A2PURa.01X



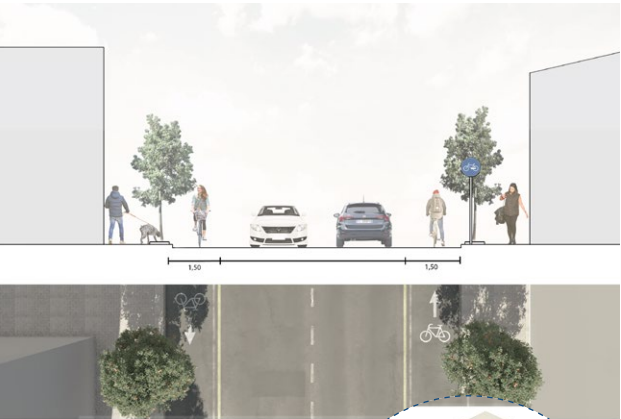
Descrizione del “tratto ovest”: L’itinerario si sviluppa lungo il Viale Mediterraneo per un tratto di 420 m sino all’intersezione con la Via Sassari (posta in destra). La strada si presenta con una carreggiata stradale di larghezza pari a circa 7,00 m, fondo in asfalto in buono stato e una percorrenza veicolare a doppio senso di marcia. Sul lato destro sono presenti parcheggi disposti perpendicolarmente alla carreggiata mentre sul lato sinistro si sviluppa l’area pedonale lungomare su cui si affacciano i chioschi a servizio della Spiaggia di Bosa Marina (foto 98). **Il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli, trattandosi di una zona residenziale, l’istituzione di una Zona 30 da concordare e la posa di segnaletica verticale e orizzontale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) da posizionare, solo in questo caso, sul lato sinistro della carreggiata.

Superata l’intersezione con la Via Sassari, la ciclovia prosegue ancora lungo il Viale Mediterraneo per 360 m, sino all’intersezione con la Via Colombo. Lungo questo tratto, il Viale Mediterraneo presenta una sezione di larghezza pari a 9,00 m con parcheggi in linea sul lato destro di larghezza pari a circa 2,00 m (foto 99). In questo caso, risultando disponibile un maggiore spazio all’interno della carreggiata stradale, **il progetto prevede** l’inserimento di una corsia riservata monodirezionale per i ciclisti, sulla parte sinistra della carreggiata. La stessa avrà una larghezza di 1,50 m, sarà delimitata dalle corsie veicolari tramite una striscia gialla orizzontale e corredata da segnaletica orizzontale e verticale (**CMU.S1**).

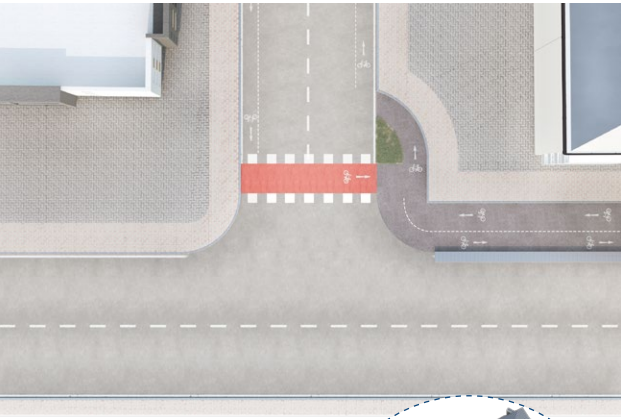
Raggiunta la Via Colombo, l’itinerario svolta a destra e prosegue lungo la

stessa per 460 m (sino all’intersezione con la Via Palermo posta in destra) in corrispondenza del quale si ricongiunge con il “tratto est”. La strada, a unico senso di marcia, presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m con fondo in asfalto, parcheggi lineari su lato sinistro e marciapiede di larghezza pari a 1,50 m circa sul lato destro (foto 100). **Il progetto prevede** la percorrenza in promiscuo con i veicoli attraverso l’indicazione della sede ciclabile mediante opportuna segnaletica orizzontale e posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) da posizionare, solo in questo caso, sul lato sinistro della carreggiata (**DBC.S4**).

In corrispondenza dell’intersezione con la Via Colombo **si prevede** la realizzazione di un attraversamento monodirezionale a raso, delimitato da due strisce bianche discontinue e correlato da opportuna segnaletica orizzontale e verticale (**A1MURa.01**).



CMU.S1



A1MURa.01



DBC.S4

Descrizione del “tratto est” (senso inverso rispetto alla descrizione): Il “tratto Est” ha origine in Via Genova, in corrispondenza dell’intersezione con il Viale Mediterraneo e si sviluppa lungo la stessa per un tratto di 450 m che trova conclusione all’intersezione con la Via Sassari. La strada si presenta con una sezione di larghezza pari a circa 10,00 m a doppio senso di marcia e fondo in asfalto. Sono inoltre presenti parcheggi in linea su ambo i lati di larghezza pari a 2,00 m e marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a 1,50 m. **Il progetto prevede** l’inserimento di una corsia riservata monodirezionale per i ciclisti. La stessa avrà una larghezza di 1,50 m, sarà delimitata dalle corsie veicolari tramite una striscia gialla orizzontale e corredata da segnaletica orizzontale e verticale (**CMU.S1**).

Il tratto est prosegue in direzione nord attraverso la Via Palermo, dopo aver attraversato la Via Sassari (**A1MURa.01**), per 300 m sino all’intersezione con la Via Colombo. La strada, a doppio senso di marcia, presenta una sezione di larghezza pari a 8,00 m con fondo in asfalto e marciapiedi di larghezza pari a circa 1,50 m su entrambi i lati. **Il progetto prevede**, in continuità col tratto precedente, l’inserimento di una corsia riservata monodirezionale per i ciclisti. La stessa avrà una larghezza di 1,50 m, sarà delimitata dalle corsie veicolari tramite una striscia gialla orizzontale e correlata da segnaletica orizzontale e verticale (**CMU.S1**).

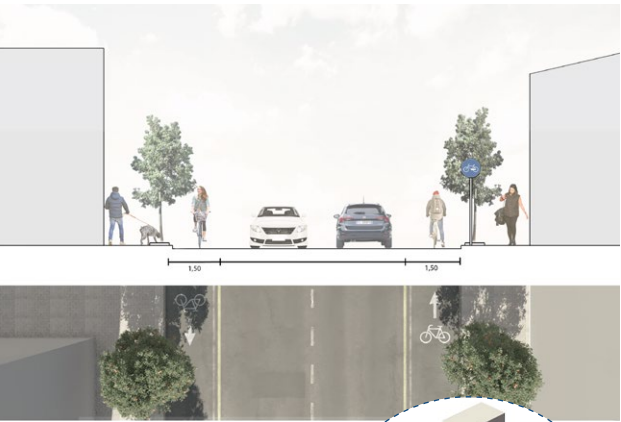
I tratti ovest ed est si ricongiungono nella Via Colombo e proseguono lungo la stessa in direzione est per circa 250 m, sino ad incontrare e superare l’intersezione a rotatoria (**foto 101**) a tre bracci di ingresso e una corona giratoria di larghezza pari a circa 6,00 m. Il braccio perpendicolare al tratto di percorrenza della ciclovia conduce al ponte sul fiume Temo da cui si può accedere sia al porto, al centro di Bosa ed alla strada che si collega con la provinciale per Alghero.

Lungo quest’ultimo tratto della Via Colombo, la strada presenta una sezione di larghezza pari a circa 7,00 m, fondo in asfalto in buone condizioni, una corsia per senso di marcia e marciapiedi lungo ambo i lati di larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m. **Il progetto prevede** il transito in sede promiscua con i veicoli attraverso l’organizzazione di una Zona 30 e l’indicazione della sede ciclabile

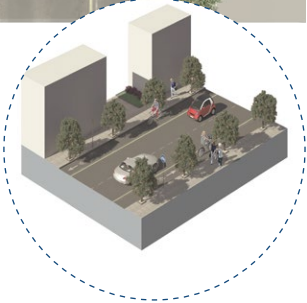
mediante opportuna segnaletica orizzontale e la posa di segnaletica verticale, tra cui il tracciamento di una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBC.S4**). In corrispondenza della rotatoria, invece, **il progetto prevede** la realizzazione di una corsia ciclabile colorata sulla parte più esterna della corona giratoria corredata da opportuna segnaletica orizzontale e verticale, che consente l’attraversamento in sicurezza e il raggiungimento della pista ciclabile esistente (**CRE.01**).

Superata quindi la rotatoria, l’itinerario prosegue in direzione est attraverso la Via Nazionale (**foto 102**), tratto di penetrazione urbana della SS129bis per 1,5 km sino alla stazione Arst di Bosa, in cui l’itinerario trova conclusione e da cui attraverso il ponte vecchio si può accedere al centro storico di Bosa..

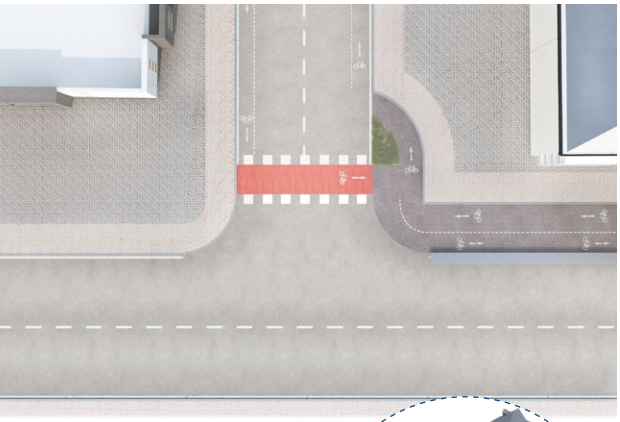
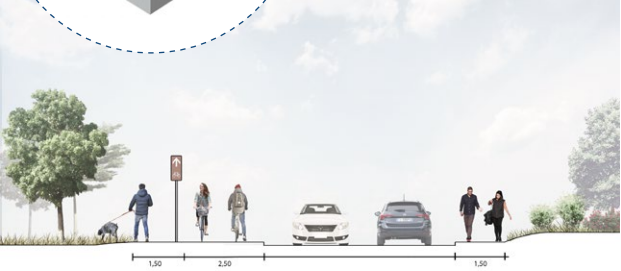
La Via Nazionale presenta una carreggiata stradale di 7,00 m di larghezza, fondo in asfalto in buono stato di conservazione, marciapiede di larghezza pari a circa 2,00 m sul lato sinistro e una pista ciclabile monodirezionale (di senso opposto a quello di descrizione) rialzata rispetto al piano viabile e di larghezza variabile tra 1,70 e 2,00 m. **Il progetto prevede** l’utilizzo della pista ciclabile esistente (per il senso “di ritorno”), adeguando la sola segnaletica verticale e orizzontale (**A2B.S1**); mentre per quanto riguarda il flusso ciclabile “in andata”, non essendo possibile risezionare la carreggiata stradale, **il progetto prevede** una percorrenza in sede promiscua con i veicoli tracciando una striscia bianca discontinua valicabile e ad uso promiscuo, corredata da pittogrammi sulla parte destra della carreggiata, concorde col verso dei veicoli (Art. 3, comma 12-ter, C.d.S.) (**DBC.S4**).



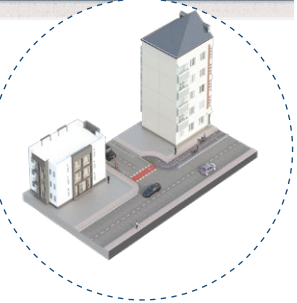
CMU.S1



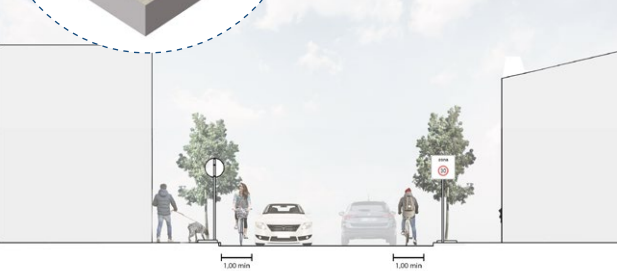
A2B.S1



A1MURa.01



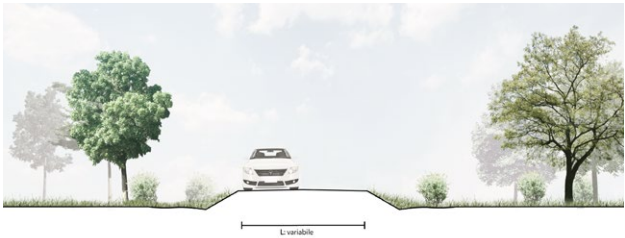
DBC.S4



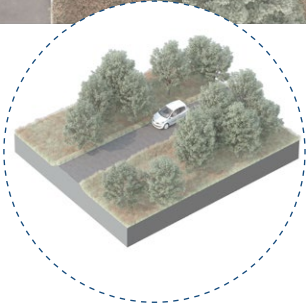
CRE.01



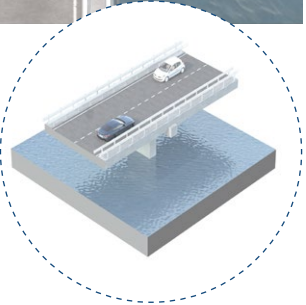
SEZIONI STATO DI FATTO

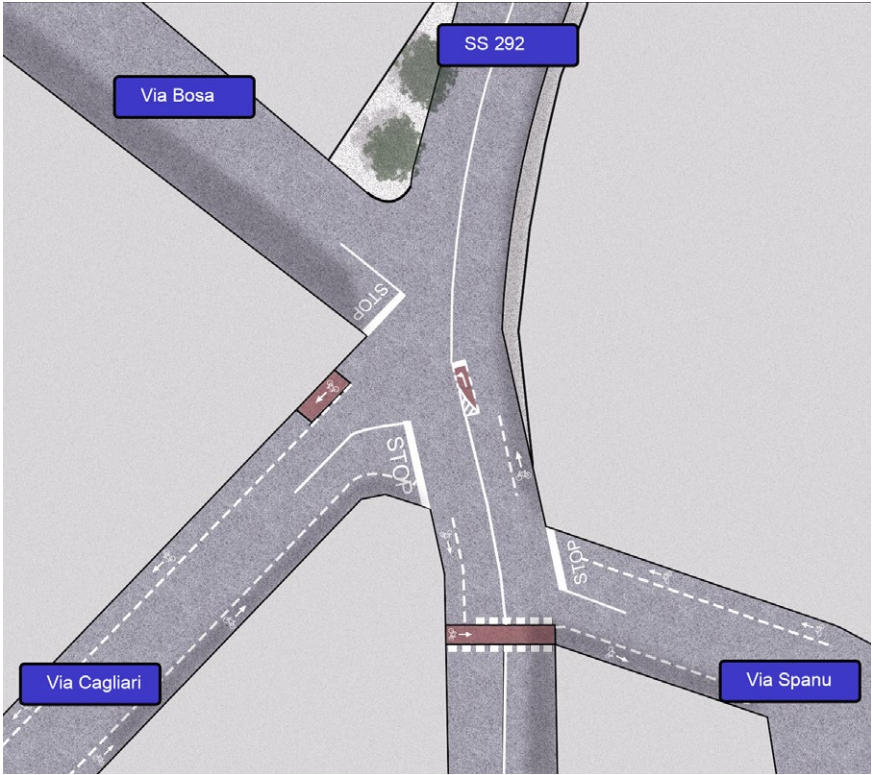


SDBV.A



SDB.P.A.03G





Per una lettura più completa del quadro di riferimento e degli interventi previsti lungo l'itinerario in analisi si rimanda ai contenuti degli elaborati riportati di seguito.

cfr. elaborati	Abaco sezioni tipologiche - stato di fatto	4_PFTE_TIP_QUA_AB-SF_001
	Abaco sezioni tipologiche - stato di progetto	4_PFTE_TIP_QUA_AB-SP_001
	Tipologici particolari costruttivi e opere d'arte	4_PFTE_TIP_QUA_PC_001
	Tipologici aree di sosta e cicloservizi	4_PFTE_TIP_QUA_CICL_001
	Tipologici segnaletica ed elementi ricorrenti	4_PFTE_TIP_QUA_RIC_001
	Tipologici dispositivi di traffic calming	4_PFTE_TIP_QUA_TC_001

cfr. elaborati	Relazione tecnica	6_PFTE_IT_REL_RT_CS15
	Planimetria stato di fatto	6_PFTE_IT_QUA_SF_CS15
	Planimetria stato di progetto tipologico	6_PFTE_IT_QUA_SP_CS15
	Schede opere d'arte esistenti	6_PFTE_IT_QUA_OA_CS15
	Piano particellare espropri	6_PFTE_IT_QUA_PPE_CS15
	Studio di inserimento urbanistico	6_PFTE_IT_QUA_SIU_CS15

cfr. elaborati	Corografia del tracciato	6_PFTE_IT_CART_CO_CS15
	Carta geologica tecnica	6_PFTE_IT_CART_GEO_CS15
	Carta litologica	6_PFTE_IT_CART_LIT_CS15
	PAI pericolo geomorfologico	6_PFTE_IT_CART_PAIPG_CS15
	PAI pericolo idraulico	6_PFTE_IT_CART_PAIFI_CS15
	Piano Stralcio fasce fluviali	6_PFTE_IT_CART_PSFF_CS15
	PPR tutela paesaggistica: assetto storico-culturale e insediativo	6_PFTE_IT_CART_ASS-SC_CS15
	PPR tutela paesaggistica: assetto ambientale	6_PFTE_IT_CART_ASS-A_CS15

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E ICONOGRAFICI

www.sardegnaturismo.it

www.maps.google.it

www.flickr.com

www.chiesecampestri.it

www.Sassarioggi.it

www.wikipedia.it

www.monumentiaperti.com

www.Facebook.it